Die digitale Landesbibliothek Oberösterreich

Persistenter Identifier:	AC11431953
Titel:	Die Kapitäne Christiansen
Ort:	Berlin
Maße:	245x145
Signatur:	I-46454
Strukturtyp:	Monograph
PURL:	http://digi.landesbibliothek.at/viewer/image/AC11431953/1/

Terms and Conditions
The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:
Director: Mag. Renate Plöchl
Deputy director: Mag. Julian Sagmeister
Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek
Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:
Email: landesbibliothek(at)ooe.gv.at
Telephone: +43(732) 664071-0
Fax: +43(732) 664071-344

I 46454

LEWER DUAD US SLAW

h 4·80/ Stis 44

Die Kapitäne Christiansen

VK 1047

Der Führer besucht Kapitän Christiansen
Juli 1932

DIE
KAPITÄNE CHRISTIANSEN

Nach Logbüchern
erzählt

5.

Fünfte, erweiterte Auflage

Mit 55 Abbildungen

VERLAG VON E. S. MITTLER & SOHN/BERLIN

(1942)

225

46454

*Alle Rechte aus dem Gesetz
vom 19. Juni 1901 sowie das Übersetzungsrecht
sind vorbehalten*

Copyright 1942 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei, Berlin

Studienbibliothek
Linz

Die in diesem Werke enthaltenen Aufnahmen aus Deutsch-Ostafrika stellte der Verlag von Walther Dobbertin in Wiedenhof-Buchholz (Kreiz Harburg) aus seinem Werke „Die Soldaten Lettow-Vorbecks" zur Verfügung

44:345

ZUM GELEIT

Die Kapitäne Christiansen sind Männer, deren Namen mit dem Weltkriege aufs engste verbunden sind. Friedrich Christiansen, heute der Kommandant des „Do X", steht als „der Flieger von Zeebrügge" neben den Großen aus dem Luftkriege: Boelcke, Richthofen und Göring. Carl Christiansen, „der Blockadebrecher", gehört in die ruhmvolle Namensreihe der Helden von der See, wie Dohna, Lucker und Müller.

Aber dieses Buch will mehr als nur die außerordentlichen Kriegstaten der beiden Brüder schildern. Unsere Gegenwart braucht ganze Männer. Männer, die sich nicht nur im Kriege bewährten, sondern auch im täglichen Kampfe im Beruf und um Geltung durch Fleiß, Treue und Willensstärke zu besonderen Leistungen sich emporarbeiten. Darum wird hier in der schlichten Sprache der Seeleute getreu nach ihren Logbüchern auch vom Leben aus der Vorkriegs- und Nachkriegszeit dieser Brüder Christiansen erzählt, die aus dem ehrwürdigen Friesenhaus der sturmüberwehten Insel Föhr vom harten Schiffsjungenleben durch viele Not und noch mehr Gefahr auf die Kommandobrücke kamen als Kapitäne auf großer Fahrt über die Weltmeere und zum Weltruhm.

Die Brüder Christiansen hatten kein Geld, keine Protektion, aber sie waren Männer von hartem Willen, kühnem Geiste, unbeugsamer Entschlossenheit und wahrhaftigen Herzens. Deutsche Tatmenschen im tiefsten Sinn dieses großen Begriffes.

Weil ihr Leben und ihre Art so fest verwurzelt sind in der glanzvollen Zeit deutschen Aufstiegs, in dem Großen Kriege, dem schweren Wiederaufbau — deshalb ist dieser Tatsachenbericht zugleich das Hohelied deutschen Mannestums, ein Denkmal zur Ehre der deutschen Vergangenheit und zugleich dem kommenden Geschlecht ein Wegweiser zum Aufstieg in eine bessere Zukunft.

E. v. MANTEY,
Vizeadmiral a. D., Dr. phil. h. c. der Universität Kiel,
Vorstand des Marine-Archivs.

INHALT

Seite
Jungenstid 9
Fiede auf großer Fahrt 22
Seefahrt ist not 33
Kap Hoorn 40
Segeln — Segeln 48
Seemannslos 53
Kaiserlich deutsche Marine 57
Schiffbruch 70
Fiede fliegt 96
Krieg! 100
Seeflugstation Flandern 147
In Deutsch-Ostafrika 163
Wiederaufbau 198
Kommandant des „Do X" 206
Mit „Do X" über Länder und Meere 214
Nachwort von Martin H. Sommerfeldt 220

„Menschen spannen die Segel, richten
die Maste — aber, ein Höherer sitzt
am Ruder, lächelt und spricht:
so söll's seyn!"

Capt. Haye Johannsen. 1797

JUNGENSTID

Eine frische Südwestbrise steicht über das graue Wattermeer, die einsetzende Flut drängt die Nordsee zwischen die Nordfriesischen Inseln und rauscht am Strande des hohen Südufers der Insel Föhr.

In der damaligen Einsamkeit dieser Gegend — Anfang der neunziger Jahre — ist das ausgelassene Spiel eines Haufens blond- und flachsköpfiger Friesenjungens keine alltägliche Erscheinung; es muß schon etwas Besonders los sein: Hinne, Peter, Haye, Ketel, Jape und wie die jugendlichen Strandläufer sonst heißen mögen, werfen den Blick immer wieder gen Süden, wo die Kimm durch einen gelben Strich begrenzt wird. Das sind die hohen Dünen von Amrum mit dem Wahrzeichen der ganzen Gegend, dem roten Leuchtturm, der nachts mit der stummen Sprache seines Blinkfeuers von den Jungens fast als ein überirdisches Wesen angestaunt wird. „Ick se en Seil bi Marschnack!" ruft da plötzlich der sonst so bedächtige Peter Oland. Das Spiel ist urplötzlich aus, aller Augen richten sich mit Kennerblick auf das sich nähernde Schiff. Ein heimkehrender Englandfahrer, darüber ist man sich einig, aber was für einer? „Hurra! Dat es de ‚Henriette'!" — fast andächtig und stolzbewußt ab der Wichtigkeit seiner Feststellung stiebt ein Zehnjähriger davon. Im Dauerlauf, die Zunge aus dem Hals, erreicht er den Ort mit der hochragenden Schiffswerft, um seiner ehrwürdigen Großmutter, Henriette Lorenzen, der Besitzerin des Schoners, die frohe Kunde zu bringen. Es ist alte Tradition, dieser Ausguck nach den heimkehrenden Schiffen, die erste Meldung wird mit fünf Groschen honoriert. Aber ein „Danke, min Jung" von seiten der alten Herrscherin auf der Wyker Schiffswerft ist den Enkeln der größte

Lohn. Denn sie ist wortkarg, das Leben hat sie hart gemacht. Ihr Mann hat in jungen Jahren in Australien Gold gegraben und hiervon die Schiffswerft erworben und eigene Schiffe gebaut, um Anfang der achtziger Jahre bereits im tückischen Wattenmeer bei Sylt zu bleiben. Wie lauschen die Jungens, wenn von ihm, dem Großvater Fritz Lorenzen, erzählt wird. Von seinem Unternehmungsgeist, seinem Wikingertum. Er holte die bei Amrum und Sylt gestrandeten Schiffe auf seine Werft und baute den herrlichen Schoner „Henriette", der bei Sylt strandete und unter Teilnahme der ganzen Inselbevölkerung wieder flottgemacht wurde. Wohlstand und Ansehen waren mit seinem Namen verbunden, seine Witwe führt mit Umsicht ein gestrenges Regiment.

Im kleinen Wyker Hafen liegen die Küstenfahrer und viele Segelboote hinter dem schützenden Deich. Ganz oben bei der Werft am Bollwerk wird in einem stämmigen Segelboot fieberhaft seeklar gemacht — es ist der „Friedrich-Carl", die stolzen Bezitzer sind Fiede und Carl Christiansen — 13 und 10 Jahre alt. Der Südwest ist steif geworden, eigentlich müßte gerefft werden, aber Fiede ist ärgerlich, daß er den Schoner nicht als erster gesichtet hat, und er sagt „Schiet! Reffen können wir draußen, wir wollen die ‚Henriette' noch auf See bei Olhörn treffen!" Es ist den Jungens immer wieder ein großer Reiz, bei dem noch in hoher Fahrt befindlichen Schiff, am liebsten in tollem Seegang, anzulegen, unter dem kritischen Blick des Schonerkapitäns, des Onkel Christian. Nach gutem Manöver gibt es dann womöglich einen englischen Schiffskeks — bei besonders guter Laune darf man dann auch mal am richtigen großen Steuerrad stehen und selbst das große Schiff steuern, welche Seligkeit! —

Fiede, ohne Mütze, in strupppigem Haar, steuert aus dem Hafen. Warnende Zurufe wegen aufkommenden Sturms werden mit mitleidigem Lächeln quittiert. Am Hafenpier steht der alte Hafenmeister, droht mit der Faust und ruft: „Verdammte Jungens!" — „Wenn der uns man nicht bei Vater verklagt", meint Carl, „er drohte schon vorgestern, den Mast abzusägen." Mit fliegender Fahrt stürmt „Friedrich-Carl" dahin. Die Jungens und die Segel sind durchnäßt, aber sie zwingen trotz See und Strom ihr Boot ins freie Fahrwasser um die schützende Ecke bei Olhörn. Nun aber geht es mehr unter wie über Wasser, doch die beiden Brüder sind in ihrem Element. Fiede steuert sein Boot durch die tobende See mit der ganzen Selbstverständlichkeit seines freien Jungentums, was schert ihn Wind, was schert ihn Wasser. Sein Wille kennzeichnet schon in früher Jugend seine Rasse. Mit hoher Bugwelle und sturmgepreßten Segeln kommt der Schoner heran. Das kleine Boot dreht an den Wind — dicht unter dem Heck schießt es in forschen und sicherem Manöver längsseit — sogar der Onkel „Krischan" nimmt als Anerkennung für einen Augenblick die Pfeife aus dem Mund. Die Jungens dürfen an Bord kommen und auch steuern, Fiede sogar in die Masten entern, um an den Segeln zu helfen. Unter Hilfeleistung vieler Schiffer und Jungens wird der Schoner, auf dem so manche Föhrer Seeleute ihre Laufbahn begonnen, in den Hafen gebracht. Der ganze Ort ist froh: Willkommen aus See! begrüßt man die Mannschaft, und Onkel Krischan steckt sich die Meerschaumlandgangspfeife an, für alle Beteiligten ein Zeichen, daß nunmehr die Reise offiziell beendet ist.

Unterdes wartet Mutter Christiansen auf ihre Jungens, denn es ist Abend geworden. Sie ist allerdings gewohnt, daß von den Ältesten ihrer zahlreichen Kinderschar des öfteren einige fehlen, aber seitdem die Jungens ein eigenes Boot haben, ist es ganz schlimm geworden. Sie ist die älteste von der Werft, eine aufrechte und gottesfürchtige Frau. Erst seit einigen Jahren wohnt sie auf dem alten Stammsitz der Christiansen, eine der alten eingesessenen Friesenfamilien der Insel. Ihr Mann, der Schiffskapitän Peter Christiansen, ist im Sommer selten zu Hause; früher fuhr er mit den großen Klipperschiffen nach Amerika, Australien und mit Ostindienfahrern um das Kap der Guten Hoffnung nach China und Japan. Doch nun hat Insel, Heimat und Scholle, auf denen seit Jahrhunderten die Vorfahren gesessen, auch ihn gefesselt. Er führt seit Jahren den Postdampfer zwischen dem Festland und den Inseln und ist an der ganzen Küste ein bekannter Mann.

Die große, kräftige, blondbärtige Gestalt des Vaters tritt zur Tür herein: „'n Abend, Muttje, da sind wir, ich habe die beiden noch am Hafenpier gefaßt, denn sie wollten noch wieder heraus, um die Segel ‚trocken zu segeln', wie Fiede meinte." „Minsch, Mutter, ick heff de Schuner stürt", ruft Fiede mit großem Hallo,

„bis an die Pier durfte ich. Nur Carl ist meist über Bord gegangen mit der Klüverschoot, aber er hat nicht losgelassen, der lüttje Schietbüdel.“ Dabei gießt er das Wasser aus den Seestiefeln, geerbt von seinem älteren Bruder Peter, der schon als Leichtmatrose auf der Hamburger Bark „Pirat“ mit dem Kapitän August Boyson von Wristum zum zweiten Male Kap Hoorn umsegelt. Wenn man auch erst so weit wäre und die verflixte Schule nicht immer die Seefahrt behinderte.

Wie glücklich ist Mutter, die ganze Gesellschaft zum Abendbrot um den Familientisch versammelt zu haben.

Da kommt wahrhaftig noch der Briefträger mit einem buntbeklebten Brief. Die ganze Tischrunde hängt an Mutters Mund, seit Monaten die erste Nachricht von dem Ältesten, seitdem er wieder hinausging auf die See, dem Lebenselement der Familie seit Generationen, seit Jahrhunderten. Die Grabsteine auf dem Kirchhof gben Zeugnis davon — und wie viele hatte die See genommen.

Von Valparaiso ist der Brief, der Inhalt gibt Kunde von hartem Ringen bei Kap Hoorn, von schweren Stürmen und Eisbergen, und daß in einer dunklen Nacht plötzlich ein großer, in Flammen und Rauch gehüllter Dreimaster aufgetaucht sei, wie der leibhaftige fliegende Holländer vor dem Winde dahinjagend. Raketen jagten in die Luft, Notsignale des brennenden Engländers.

„Und denkt Euch“, schreibt Peter voller Stolz, „als Jüngster durfte ich mit ins Rettungsboot! Alles Freiwillige unter dem Zweiten Steuermann! In der Dunkelheit und dem hohen Seegang verloren wir unser Schiff aus Sicht, und nur der Feuerschein des Engländers gab uns den Rettungskurs. Der Seegang war fünfmal so schlimm wie bei Olhörn im Wintersturm, das könnt Ihr man glauben, und ich mußte feste Wasser ausschöpfen, denn die anderen lagen hart in den Riemen und durften sich nicht umsehen. Der Steuermann konnte aber fein lavieren. Auf einmal waren wir ganz hoch auf einer turmhohen See und ganz dicht unter dem Heck des Unglücksschiffes. Ich las ganz deutlich in großen gelben Buchstaben den Namen ‚Garfield — Liverpool‘. Und dann kamen wir ganz dicht unter Lee. Man warf uns ein

Tau zu, und da sprang plötzlich aus dem Haufen der schreienden Mannschaft von oben ein Neger in unser Boot, so daß wir fast gekentert wären. Dann kam oben ein Mann an die Reling mit einer Frau im Arm und einem richtigen Revolver in der Hand, das war der englische Kapitain, der seine Frau erst retten wollte. Bei uns riefen sie: ‚Smiet ehr dahl', aber man ließ sie an einem Tau herunter, und die langen gelben Haare flatterten im Sturm. Die ‚Garfield' rollte schwer, unser Boot war manchmal ganz oben, und dann kamen wir fast unter das Heck. Mit viel Geschrei brachten die Engländer dann auch ein Boot zu Wasser, und wie wir eben abgesetzt waren, hörten wir eine Explosion, und die Flammen schlugen ganz hoch. Und wie es nun Tag wurde, da kam unsere ‚Pirat' wieder in Sicht, mit gepreßten Segeln auf uns los — das hättet Ihr mal sehen müssen! Ich vergaß ganz mein Wasserschöpfen, bis ich einen Tritt kriegte vom Steuermann. Wie wir nun glücklich wieder bei uns längsseit waren, hörte man schon gleich das Schimpfen unseres Alten — er war schändlich in Fahrt. Die Begrüßung der beiden Kaptains war zu spaßig: Der Engländer wollte noch mal wieder zu seinem Schiff, und da sagte unser: ‚Go to hell!' — Die Frau bekam natürlich die beste Koje, denn sie lebte noch und hatte einen Schnaps bekommen. Nun waren wir starke Mannschaft, aber die Fremden wollten nicht gern arbeiten. Da waren alle Nationen vertreten: Neger, Dänen, Norweger, Amerikaner und einer von Helgoland, der sagte immer, er sei Engländer, wir haben ihn aber doch deutsch gelehrt. Es ging nicht ganz ohne Prügel. Der eine Neger ist Koch, der kann aber ‚Plummenpei' backen — könnt Ihr glauben. Nun haben wir die ganze Bande hier gelandet, und vielleicht bekommen wir noch eine Belohnung. Und sonst geht es mir gut."

An den langen Winterabenden und besonders bei Besuch der von See, von fernen Gestaden heimkehrenden Freunde und Bekannten, lauschen die Jungen schon in frühester Jugend den Erzählungen dieser Seefahrer. Es ist nicht zu verwundern, daß der Begriff des Wortes „Seefahrt" in dieser Familie eine besondere Prägung erhält — die See war eben das Element, auf dem sich Wagemut, Ehrgeiz und Mannestreue in höchster Form entwickeln konnten. Die Kapitäne der großen Segler erlebten damals die

Blütezeit, und eine ganze Anzahl der größten Hamburger Schiffe wurde von Nordfriesen kommandiert. Es waren Mordskerle dabei, und wilde Geschichten erzählten sich die Jungens von einigen. Wenn einer von diesen Vollblutseeleuten das Elternhaus besuchte, fand die lebendige Phantasie der Jungens und ihre angeborene Sehnsucht nach der verheißungsvollen See immer neue Nahrung.

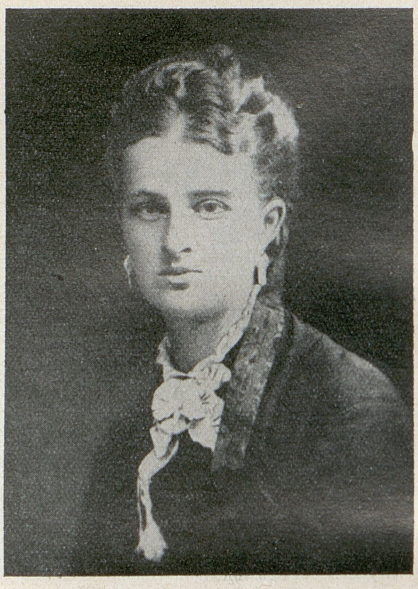
Der nördliche Winter mit häufiger wochenlanger Eisblockade und Abgeschlossenheit vom Festland und strammer Schulzucht ist endlich, endlich vorüber. Die Englandfahrer erwachen aus dem Winterschlaf und rüsten im Hafen zur neuen Fahrt. Die Wyker Jungens sind jede schulfreie Stunde dabei, und Fiede darf zum erstenmal auf dem Großmast der „Henriette" die Flaggenleine durch den Topp ziehen. Der alte Heinrich Jessen steht dabei — er gilt am Hafen als allererste Autorität, in seiner Jugend hat er noch bei Grönland Walfische harpuniert und war dann mit Großvater in Australien. „Eine Hand für dich selbst zum Festhalten, eine fürs Schiff zum Arbeiten, min Jung, denn wenn du erst auf einem großen Dreimaster in Sturm und Regen in die Masten mußt und die Segel dir um die Ohren schlagen, dann geht es oft ums Leben; einmal loslassen heißt dann sicherer Tod." — „Fiede, hörst du!"

Zu Ostern war der „Friedrich-Carl" seeklar, das war Ehrensache. Mutter stiftete eine neue Flagge für die Gaffel, einen lustigen langen Wimpel für den Topp. Mit größtem Stolz zeigte man Vater das eigenhändig getakelte, schmucke Boot. Die Helfer beim Stapellauf wurden mit Teepunsch bewirtet.

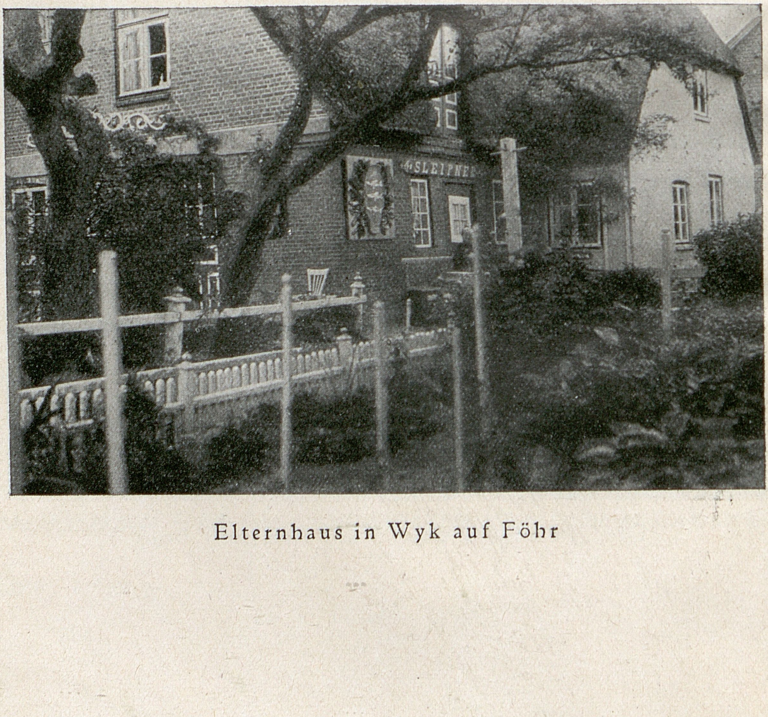
Eines Tages kommt Fiede — er ist nun schon 14 — mit wichtiger Miene nach Hause; der Schiffer einer ostfriesischen Tjalk hat ihn gefragt, ob er ihn als Lotse durchs schwierige Fahrwasser nach Munkmarsch auf Sylt begleiten kann. Kann? Ob er kann! — Er will es ihm schon zeigen, alle Sandbänke und Prielen sind ihm genau bekannt. Die Stelle im engen Fahrwasser, wo 1864 der dänische Kapitän Hammer seine Kanonenboote versenkte — da geht der Weg vorbei, und da, wo das preußische Kanonenboot „Blitz" den Dänen den Weg verlegte. Da die Pfingstferien bevorstehen, bekommt er Erlaubnis zu dieser Fahrt. Mit Seestiefeln und Südwester bewaffnet geht er los. Feine Sache! Schade, daß das Schiff nur einen Mast hat, aber trotzdem ist er bannig stolz.

Kapitän Peter Christiansen †
Der Vater

Die „Friedrich-Carl", das Familien-Boot



Brigitte Christiansen †, geb. Lorenzen
Die Mutter



Elternhaus in Wyk auf Föhr

Und keine Schule. Dagegen kann man schon mal eine Pfeife schmöken, sich waschen braucht man überhaupt nicht. Sein Ansehen bei den anderen Jungens war gewaltig gestiegen.

Endlich kommen die Sommerferien heran. Das gelegentliche Schwänzen der Nachmittagsstunden wurde auch immer schwieriger, alle Begründungen vom umgeschlagenen Wind bis zur Hilfeleistung bei lecken Schiffen zogen nicht mehr. Nun wird die Seefahrt erst vollkommen. Gleich am ersten Ferientag soll die in aller Stille schon längst geplante Expedition starten. Auf nach Dunsum, um die ganze Insel herum, Entdeckungsfahrt! Vasco de Gama und Cook können nicht stolzer von dem Gedanken beseelt gewesen sein als die beiden Brüder. Tüchtig Proviant, ein ganzes Brot, und welch fabelhafte Sache: ein richtiger kleiner Spirituskocher zum Kaffeekochen!

Zwischen Föhr und Amrum haben die beiden Jungens die große Freude, ihren Vater auf See zu begrüßen, selbstverständlich wird diese Begegnung in aller Form mit Dippen der Flagge erledigt. Der Reiz des Unbekannten ist groß. Nachdem die großen Steine, in dieser Gegend eine Eigentümlichkeit des Watts, glücklich passiert sind, ist gegen Mittag die Insel fast halbwegs umsegelt, und der uralte Kirchturm von Sankt Laurenti zeigt die Stelle, wo hinter dem großen Deich das einsam liegende Haus von Conje Hinrichsen ist. Es geht an Land, und es gelingt den Jungens, die beiden Alten im abgelegenen Friesenhaus zu überraschen. Diese Freude, denn die Kinder der Familie Christiansen werden wie die eigenen betrachtet und geliebt, da man selbst kinderlos ist.

Um dem alten Schiffskameraden des Vaters, der mit ihm auf großen Handels- und Kriegsschiffen so manches Erlebnis geteilt, auch zeigen zu können, daß man im Segelboot hantieren kann, muß Conje eine Bootsfahrt mitmachen. Er kennt natürlich genau die Watten in dieser Gegend und zeigt den Jungens die Priele bis hinüber nach der Insel Sylt. Die hohen Dünen von Hörnum kommen greifbar nahe, und er weiß so viele Geschichten von den in dieser gefährlichen Gegend gestandeten Schiffen. Von den mutigen Fahrten der Rettungsboote, wie im letzten Winter das Rettungsboot von Norddorf auf Amrum hinausging, in der Brandung kenterte und mehrere Männer der Familie Flohr dabei ihr Leben lassen mußten. — Zur Abwechslung wird bei der Heuernte geholfen und lange Wege am Deich gemacht, Strandholz gesucht und den Möwen und Kiebitzen nachgespürt. Nur zu schnell verfliegen die Tage, bis der Postboote die Mahnung bringt, ob die Jungens eigentlich angekommen und noch dort sind — also auf zur Heimreise. Alle Bekannte und manche neue Jugendfreunde sind am Deich versammelt. Conje und Gardine bringen eine Proviantausrüstung, die für eine Überquerung der Nordsee genügt hätte. In frischer Sommerbrise strebt der „Friedrich-Carl" bei Norddorf vorbei mit geschwelltem Segel in rascher Fahrt der heimatlichen Reede zu.

Halbwegs zwischen Amrum und Wyk schnaubt ein fremdartiges, qualmendes Ungeheuer heran. „Minsch, wat is dat!" Das ist ein ganz neuartiges Schiff, auf dem Vorderteil blinkt in der Sonne eine große Kanone, ein Kriegsschiff! Ganz dicht heran segelt der „Friedrich-Carl", so dicht bei, daß von dem ersten Kriegsschiff, das die Jungens sehen, laut gerufen wird. Es ist das Panzerkanonenboot „Brummer". Trotz aller Segel kann die Fahrt mit ihm nicht gehalten werden, aber er hat noch nicht lange geankert, da sind die Jungens schon wieder bei ihm, umkreisen ihn, um ja alle Einzelheiten festzustellen. Die Versuchung ist zu groß, man möchte doch gern an Bord, es ist doch ein richtiges Kriegsschiff! Mit feinem Manöver längsseit und glücklich über die Erlaubnis, an Bord zu dürfen. Es fand sich sogar einer, der die Jungens herumführte, ihnen vor allem die gewaltige Kanone zeigte und erklärte, und dann, wie fabelhaft ertönte die Bootsmannspfeife: „Backen und Banken!" — der Ruf zum Essen. Die Jungens durften sich mit an die Back setzen, bekamen ein Stück Kommißbrot und Tee aus großen Blechgefäßen. Das war nun mal etwas ganz Neues! Was hatten sie alles erlebt, was konnten sie zu Hause erzählen!

Vorbei ist die herrliche Sommerzeit, die kleinen Fahrzeuge und Segelboote sind vom Strande wieder in den Hafen gezogen, und nur die wenigen Küstenfahrzeuge und die Englandfahrer beleben die Wyker Reede. Die Herbstferien kommen heran, mit deren Abschluß dann meistens die Jungens ihr Boot abtakeln müssen. — Doch Fiede soll noch ein großes Erlebnis haben. Nach vielem Bitten und Drängen hatte er es erreicht, daß der Onkel Krischan vor der „Henriette" eines Tages mit dem Vorschlag herauskommt, er wolle Fiede auf eine Reise nach England mitnehmen.

Das war vielleicht eine Sache. Einige Tage früher aus der Schule mußte er außerdem. Ein richtiger Seesack mit entsprechender Ausrüstung mußte natürlich mit. Der Abschied am Hafen ist für Fiede ein großer Augenblick. Am nächsten Tag ist die „Henriette" verschwunden, bereits in den frühesten Morgenstunden, mit aufkommender östlicher Brise ist sie aus dem Wattenmeer heraus, an Amrum vorbei, gen England gesegelt. Zum erstenmal in Fiedes Leben entschwindet das Land seinen Blicken. Die hohen Dünen von Amrum mit dem Leuchtturm stehen allein noch über der Kimm, und vielleicht zum ersten Male in seinem Leben kommt diesem Friesenjungen der Gedanke, den Blick und die Tatkraft stets nach vorwärts zu richten, neuem Erleben entgegen.

In frischer Fahrt strebt die „Henriette" aus der Helgoländer Bucht, um dann, mit widrigen Winden kämpfend, tagelang in der Gegend der Doggerbank zu kreuzen. Zwischendurch trifft man eine große englische Fischerflotte mit vielen interessanten Fahrzeugen. In dem abwechlungsreichen Leben an Bord und in der Einsamkeit der See gehen dem Jungen immer mehr die Augen auf über die Unendlichkeit des Meeres und über den Begriff Seefahrt. Ein steifer Nordwest setzt ein, mit kleingerefften Segeln kämpft sich die brave „Henriette" ihren Weg zur englischen Küste, und nachdem schon während der Nacht ein Leuchtfeuer vom Firth of Forth die Landnähe anzeigt, liegt am nächsten Morgen die englische Küste vor den Augen des Jungen. In fliegender Fahrt geht es südwärts, bis der Schoner gegen Abend den kleinen Hafen Warkworth erreicht und dann — für den Jungen unvergeßlich — schnaubt die „Henriette" unter allen Segeln durch die Hafeneinfahrt. Hier liegen noch mehrere Schiffe aus Wyk, die „Amilhujo", „Gute Erwartung", „Ernte" und „Persian". Onkel Krischan ist ein bekannter Mann. Er nimmt den Jungen mit an Land und zeigt ihm dies und das. An dem Kohlenpier liegt ein größerer Kohlendampfer, von oben bis unten in Kohlenstaub gehüllt. Mit einem verachtungsvollen Blick wird dieses Schiff von dem Onkel gestreift und mit den bedächtigen Worten abgetan: „Die Leute sollten bestraft werden!" Die Augen von Fiede können sich nicht sattsehen an diesen vielseitigen neuen Eindrücken.

Er fragt und fragt, bis er alles weiß, und unvergeßliche Eindrücke senken sich hier in die aufnahmefähige Natur des Jungen.

Nachdem Ladung und Frischproviant an Bord sind und Fiede noch schnell für seine Mutter ein paar buntbemalte Hunde aus Porzellan eingekauft hat, geht es diesmal mit Hilfe des Schleppers in See, ein frischer Westwind weht günstig für die Heimreise. Mit Dunkelwerden ist die offene See erreicht, nur die flimmernden Hafenlichter von Warkworth und das Leuchtfeuer von der Coquetinsel bezeichnen weit hinten die Stelle, wo Fiede auf seiner ersten Seereise im Ausland war. Er gehört nun vollkommen zur Besatzung, kann den Schoner bei jedem Seegang steuern und auch schon feste bei den Arbeiten an den Segeln helfen.

Der anfangs nur mäßige Westwind wächst sich über Nacht zum richtigen Herbststurm aus, der tiefbeladene Schoner wühlt sich in der immer höher laufenden See einen Weg über die Nordsee. Auf der Doggerbank, wo die geringere Wassertiefe bei diesem Sturm einen richtigen Hexenkessel entstehen läßt, wird die brave „Henriette" manchmal fast unter Wasser gedrückt. Es ist nicht ungefährlich, sich über Deck zu begeben. Der Mann am Steuerrad muß festgebunden werden, um nicht von einer überbrechenden See hinweggspült zu werden. So geht es mit dichtgerefften Segeln auf die Deutsche Bucht los, und am dritten Tage wird scharf Ausguck gehalten nach dem Leuchtturm von Helgoland, welcher den Weg zeigen soll in die bei diesem Wetter so schwer anzusteuernde Deutsche Bucht. Bei ungenauem Schiffsort und der durch Regen und Hagel verdeckten Sicht keine leichte Aufgabe, aber das Vertrauen zu Onkel Krischan ist so unerschütterlich, daß die Schonerbesatzung für keinen Augenblick sich der gefährlichen Lage bewußt wird.

„Wenn nur die Luft etwas dünner wird", meint Onkel Krischan, „nur einmal den Blitz von Helgoland, dann sind wir bald am Schmal Tief."

In schnaubender Fahrt, einen weißen Gischtstreifen hinter sich herziehend, pflügt die „Henriette" durch die brodelnde Grundsee. Die schwarze Dunkelheit wird nur unterbrochen durch Hagelböen und durch das weiße Aufsprühen der überschlagenden See. Es ist schon eine richtige Höllenfahrt, und Fiede findet hier im wahrsten Sinne eine Betätigung der vielen Geschichten der Seefahrer: in Sturm und Nacht mit Kurs auf die Küste — wir finden den Eingang zum sicheren Hafen oder sonst bestimmt den Tod auf den Sandbänken von Amrum.

Aber unerschütterlich ist die Gewißheit, daß der Kurs richtig ist. Onkel Krischan übernimmt nun selbst das Steuerruder, alle anderen sollen angestrengt Ausguck halten nach dem sehnlichst erwarteten Zeichen der Küstennähe. Wild schlingert der Schoner und schöpft Wasser von beiden Seiten. Das Deck ist überflutet, wie eine wilde Brandung benimmt sich die Nordsee in der Deutschen Bucht.

Ein heller Ruf, eine dünne Knabenstimme: „Dor is dat Für! An Stürbord, dor!" Die Stimme kommt aus der Luft. Fiede war, ohne jemandem was zu sagen, ein Stück in den Großmast geklettert, er hatte die Situation erfaßt, und außerdem wollte er gern der erste sein, seinem Onkel das Helgoländer Leuchtfeuer zu melden. Ein paar Minuten später konnte man auch von Deck aus den huschenden Lichtstreifen von Helgoland wie einen fernen Fingerzeig sehen. Der Schoner war auf richtigem Kurs, Onkel Krischan versucht trotz Hagel und Salzwasser seine Pfeife in Brand zu setzen, und der „Schmuttje" soll für alle Mann einen heißen Kaffee kochen. So wird die Helgoländer Bucht durchsegelt, bis bei Tagesgrauen die Einfahrt nach Amrum, das „Schmal Tief", angesteuert wird. Es kommt jetzt darauf an, den richtigen Weg zu finden, der Kurs führt direkt auf die Sandbänke, eine Umkehr gibt es nicht, das „Schmal Tief" oder auf Strand! Eine schwere Grundsee folgt der anderen, hoch wird das Heck emporgehoben, ein Aufschnauben in den Wind, ein Ausbrechen aus dem Kurs läßt sich nur mit stärkster Hand am Steuerruder verhindern.

Das aufgewühlte Wasser nimmt bereits gelbsandige Färbung an, das Zeichen der unmittelbaren Küstennähe; nun muß er bald kommen, der „Pieckas", die sogenannte Ansegelungstonne, das Seezeichen vom „Schmal Tief". Angespannt sind aller Augen, doch eine schwere Hagelbö fegt dazwischen und läßt kaum etwas auf dem Wasser erkennen. Die Bö verrauscht, die Sicht wird besser, und da ist der „Pieckas", eben an Backbord voraus, das tief durch den Sturm auf das Wasser niedergedrückte schwarze Seezeichen.

„Minsch, Onkel Krischan, den haben wir aber getroffen", ruft Fiede voller Begeisterung.

Mit stolzgeschwellter Brust erlebt Fiede seine erste Heimkehr von großer Fahrt. Als er bei Olhörn um die Ecke geht, die Wyker Reede erreicht ist, da hat er das Gefühl eines ganz großen Erlebens. — „Fiede kömmt von England!" — wie ein Lauffeuer verbreitet sich diese Nachricht zwischen den Jungens, und alles strömt zum Hafen. Da sieht er sie alle stehen und rufen und fragen — er aber winkt nur verstohlen mit der Hand, denn laut rufen von Schiff zu Land darf nur der Kapitän. — Die herrliche Reise ist zu Ende. Von einem großen Schwarm Jungens feierlichst nach Hause begleitet, faßt Fiede hier auf Befragen seine ganzen Erlebnisse zusammen: „Der Schoner kann aber seilen! Das könnt ihr glauben! Und ich habe Helgoland zuerst gesehen!"

Nach einen besonders froststarken Winter soll Fiede am Palmsonntag konfirmiert werden. Einige Tage vorher kehrt Kapitän Jacobs aus Goting von langer Seereise in die Heimat zurück. Er findet sich bereit, auf der nächsten Reise nach Südamerika unseren Fiede als Schiffsjungen auf dem Hamburger Vollschiff „Parchim" mitzunehmen.

Konfirmation auf der Insel! Nach alter Sitte werden die Häuser der Konfirmanden von den Schulkameraden mit Flaggen geschmückt. Feierlicher Gottesdienst in der uralten, aus dem 12. Jahrhundert stammenden Kirche von St. Nikolai. Pastor Ketels, ein Sohn der Insel, selbst in der Jugend zur See gefahren, versteht es in besonderem Maße, die Gemeinde und die auf See hinausgehenden Jungens auf das harte Leben und auf die gewaltige Naturgebbundenheit ihres Berufes hinzuweisen. Er betont die ernste Mahnung, draußen in fremden Weltteilen trotz aller Versuchungen die nordische Inselheimat niemals zu vergessen. Stets Naturgebundenheit ihres Berufes hinzuweisen. Er betont die Altvorderen, die Inselfriesen, es stets gehalten, und nur so wäre es möglich gewesen, die Überlieferung aus alter glorreicher Zeit bis heute lebendig zu halten.

Auf der Wyker Reede ankert die ganze Flotte der zur ersten Fahrt bereiten, auf günstigen Wind wartenden Englandfahrer. Während die Männer mit ernsten Gesichtern ihren Teepunsch trinken, dröhnt der Seegang einer schweren Sturmflut durch das Wattenmeer. In großer Sorge um die Sicherheit der Schiffe geht die Feier früher als üblich zu Ende. Beim ersten Tagesgrauen versammelt sich alles im Hafen und am Strand. Man versucht, die auch jetzt noch schwer mit dem Sturm kämpfenden Schiffe zu zählen und festzustellen, wo sie geblieben sind. Alle sind mit ihren doppelten Ankern vertrieben, die „Henriette" hat sich am besten gehalten, aber der größte Wyker Segler, der Schoner „Amilhujo", fehlt. Das sonst so ruhige, fast einem Binnensee ähnelnde Wattenmeer gleicht einer einzigen Brandung. Auf dem Ausguck der hohen Schiffswerft stehen die Männer mit großen Fernrohren. Man hat die „Amilhujo" gefunden, unweit der Hallig Oland liegt sie, als Wrack, gekentert, die Brecher fegen noch immer über das unglückliche Schiff. Das starke Rettungsboot der „Henriette" liegt im Hafen, Onkel Krischan hatte ja an der Konfirmationsfeier teilgenommen. Er will hinaus, aber das Wetter ist zu schwer und der Weg für das Boot zu weit, man wird zu spät kommen — wenn überhaupt noch die „Amilhujo"-Besatzung am Leben ist. Kurze Beratung der Männer am Hafen, dann verläßt der kleine Postdampfer „Stephan" seinen Liegeplatz. Sein Führer ist Fiedes Vater, er nimmt das Rettungsboot der „Henriette" in Schlepp und kämpft sich den Weg bis in die Nähe der Strandungsstelle. Nach mehrmaligen Versuchen gelingt es den Männern, bis dicht an das gegen die Sandbank geschlagene und gekenterte Schiff zu kommen. Man findet nur noch einen Überlebenden, den Kapitän, dem in der vorangegangenen Schreckensnacht der Geist verwirrt ist. Er lallt unzusammenhängende Worte und kann kein klares Bild von der Katastrophe geben. In der Takelage findet man zwei festgebundene Matrosen, die dort den Seemannstod in schwerem Kampf mit der Sturmflut gefunden haben. Unvermindert tobt der Sturm weiter. Fiede steht ernst bei seinem Vater im Steuerhaus. Im letzten Sommer war er noch in England an Bord des Schoners gewesen, der alte Steuermann Bandik Petersen hatte ihm erzählt, wie die „Amiljuho" eine schnelle Reise um das Kap Hoorn bis nach Peru gemacht hatte unter Kapitän Matzen von Amrum.

FIEDE AUF GROSSER FAHRT

Eine vorsintflutliche, alte Postkutsche schaukelt sich von dem Küstenplatz Dagebüll nach der Bahnstation Niebüll. Hoch oben auf dem Verdeck eine neue Seekiste und der weiße Seesack mit einem Namen: Friedrich Christiansen, Wyk auf Föhr. In der Kutsche sitzt eingeklemmt zwischen anderen Passagieren Fiede und sein Bruder Carl, der ihn bis Niebüll begleiten darf. Die beiden Jungens sehen zum erstenmal die Eisenbahn, und mit einem letzten Gruß an die Heimat rollt Fiede nun einem neuen Leben, dem Leben seiner Vorfahren, entgegen. — In Hamburg überstürzen sich die Ereignisse. Fiede ist ganz betäubt von den vielen neuen Eindrücken, bis er am nächsten Tage im Segelschiffhafen in Begleitung seines höchsten Vorgesetzten, des Kapitäns, zum erstenmal das Deck des stolzen Vollschiffes „Parchim" betritt. Welch ein Vergleich mit der „Henriette", bis jetzt der Inbegriff eines großen Schiffes, das lange Deck, die hochragenden Masten und die unzähligen Taue! Aber nicht fremd wie für die meisten Seeleute, die zum erstenmal ein Schiff betreten, kommt dem Jungen dies alles vor. Seit frühester Kindheit hat er kaum was anderes gehört und sich in seinen eigenen Gedanken mit anderem beschäftigt; er findet sich schnell zurecht. Leider erlaubt man ihm nicht, wie er wohl möchte, gleich in die Masten zu entern und sich an den Arbeiten der Matrosen zu beteiligen. Von der Pike auf muß hier die Befähigung zum Steuermann erkämpft und erarbeitet werden. Er ist „Schiffsjunge" und hat zunächst die niedrigsten Arbeiten in der Kajüte und nebenbei Handlangerdienste für alles mögliche zu machen. Aber unverdrossen geht es heran an die teilweise schwere Arbeit. Es herrscht eine eiserne Disziplin auf diesem Schiff, es gibt nur einen Willen, ausgedrückt durch die Befehlsgewalt des Kapitäns und seiner Offiziere.

„Liebe Eltern und Geschwichter!

Nun bin ich an Bord der ‚Parchim', der Kapitän hat mich gestern selbst mitgenommen. Es ist ein großes, feines Schiff, und ich glaube, es wird fix segeln können. Übermorgen werden wir seeklar sein, und dann soll uns ein Schleppdampfer die Elbe herunter und noch bis Helgoland schleppen. Dann geht es unter Segel weiter. Martin Matzen aus Amrum ist hier auch an Bord.

Herzlichen Gruß und ‚Lebewohl'

Euer Fiede."

So zieht er hinaus auf die erste große Reise. Ein wohlwollender Kapitän und die damals so stramme Zucht und harte Schulung lassen ihn bald vergessen, daß es etwas anderes gibt, als mit einem großen, herrlichen Schnellsegler in kurzer Zeit die heimatlichen Gewässer zu verlassen, die Nordsee, den Englischen Kanal zu durcheilen und bald in ständiger Abwechslung von gutem und schlechtem Wetter den nördlichen Atlantik zu durchqueren und dem sonnigen Süden zuzustreben.

Nachdem der warme Passatwind den Segler aufgenommen, wird in kurzer Zeit der Äquator passiert, und das Kreuz des Südens steigt mit jedem Tage am nächtlichen Himmel höher empor. Zusammen mit einer Anzahl Kameraden, die auch zum ersten Male die Linie passieren, wird Fiede bei der Äquatorstaufe von Neptun feierlichst in den Kreis derjenigen aufgenommen, die sich rühmen dürfen, den Weg zur südlichen Halbkugel passiert zu haben. Windstille und große Hitze wechseln in dieser Gegend mit ungeheuerlichen Regengüssen ab, und es scheint fast, als wenn die gute „Parchim" aus dieser Gegend nicht wieder herauskommt. Eine große Anzahl Schiffe treffen hier am Schnittpunkt der großen Segelschiffstraße zusammen. Wie eines Nachts durch leisen Winddruck das Schiff seinen Südkurs verfolgen kann, erreicht es plötzlich die Grenze des Südostpassats, und aufs neue geht es in rascher Fahrt an der südamerikanischen Küste entlang.

Die täglichen Arbeiten an Bord, eingeteilt nach des Dienstes gleichgestellter Uhr, vollziehen sich ohne viel Unterbrechung. In dem schönen Tropenwetter ist die Mannschaft beschäftigt an der

Instandhaltung des Schiffes und der gewaltige Takelage. Die größte Aufmerksamkeit wird auf die möglichst beste Ausnutzung des Windes gerichtet, die schnelle Reise ist die Hauptsache. Auch die kleinste Veränderung in der Windrichtung bedingt eine Umstellung der enormen Segelfläche in den Passaten. Das sind die ständig aus gleicher Richtung wehenden Winde, die daher ein sehr bequemes Segeln gestatten, und die Besatzung hat trotz ihrer Arbeit ein gutes Leben. Aber schon bald, man ist fast fünf Wochen auf See, ändert sich urplötzlich das friedliche Bild. Der Südostpassat, der so schnell gen Süden führte, hat einer flauen, aus dunstiger Luft wehenden, westlichen Brise Platz gemacht. Eine lange und unregelmäßige Dünung läßt die „Parchim" schlingern, und die Segel an Masten und Stengen schlagen und klappern. Das fallende Barometer deutet auf ein heraufziehendes Unwetter. Die Luft verdunkelt sich, fast schwarz droht der westliche Horizont. Aus einem mit dunkelbraunen Streifen überzogenen Himmel zucken glühende Blitze, und mit schwerer Wucht rast der Pampero, der in dieser Gegend, südlich von der La-Plata-Mündung, so gefürchtete Sturm. Doch die „Parchim" ist gerüstet. Schwer holt das Schiff nach Backbord über, trotz kleinster Sturmsegel wird die Reling unter Wasser gedrückt.

„Luv an den Wind!" — das sturmzerrissene Kommando des Kapitäns. Neben dem großen, breitschultrigen Matrosen Hein aus Blankenese steht Fiede als Zweiter Mann am Ruder. Er dreht wacker am gewaltigen Steuerrad, aber hoch muß der kleine Kerl herauflangen. Das ist jetzt der richtige Sturm, von dem die anderen immer erzählt haben. Die Segel sind ja noch rechtzeitig geborgen, denkt er, denn wenn man jetzt in diesem heulenden Sturm da ganz oben in den Masten arbeiten müßte, das wäre wohl kaum möglich. Und doch sollte er später erfahren, daß weder Nacht noch Orkan, Hagel und Kälte den Seemann hindern darf, zu jeder Tag- und Nachtzeit die lebensgefährliche Arbeit in der Takelage auf schwankenden Masten und Rahen mit größter Selbstverständlichkeit auszuführen. Der Pampero ist nur von kurzer Dauer, gegen Abend läßt der Wind nach. Sofort werden wieder Segel gesetzt, und die „Parchim" strebt an der Küste von Patagonien südwärts nach Kap Hoorn, dem großen Kampfplatz der Segelschiffe auf dem Wege nach dem Pazifik. Nach abwechslungsreicher Fahrt, verbunden mit schweren Arbeiten, Ersetzen der in harten Böen zerfetzten Segel und vermischt mit Nächten, in denen wenig oder gar nicht geschlafen wird, zeigen sich eines Morgens die schneebedeckten Berge von Feuerland, die hochragende Küste von Staten-Island. Dicht unter Land geht der Kurs, doch plötzlich drückt der Ausläufer eines der hier vorherrschenden Westwinde das Schiff von seinem Weg, in schwerem Lavieren gegen Weststurm und gewaltige See wird die „Parchim" weit gen Süden abgedrängt, bis der umlaufende Wind gestattet, nach Westen und später nach Norden auszuholen und in den Pazifik hineinzusteuern. Das berüchtigte Kap Hoorn ist erkämpft, und verhältnismäßig glimpflich ging es diesmal. Es kann viel, viel schlimmer sein. Viele Wochen haben manchmal unter schwersten Stürmen die Schiffe hier gekämpft, um, oft zurückgeworfen, nach einer überaus mühseligen und manchmal auch opferreichen Kap-Hoorn-Kampagne den Weg in den Pazifik zu erzwingen.

Die „Parchim" steuert nun nordwärts, und mit jedem Tag wird es milder. Die Kampfspuren an Takelage und Segel sind beseitigt, alles denkt frohgemut an die bevorstehende Hafenzeit.

„Land voraus!", zunächst kaum erkennbar, dann immer deutlicher sich am Horizont abzeichnend und bald zu einer dunklen Wand auftürmend — die hohen Berge der Anden. Noch während der Nacht segelt die „Parchim" dicht unter die Küste. Am nächsten Morgen liegt in hellem Sonnenschein die schimmernde Bucht von Valparaiso vor Fiedes erstaunten Augen. Dicht an der Ecke beim Leuchtturm kommt das Lotsenboot herangeschossen, es bringt den Hafenlotsen an Bord. Nach 73 Tagen Seereise der erste Hafen erreicht!

Hier gibt es viel zu sehen. Fiede, im Kreuzmast beschäftigt, hat hier feine Gelegenheit zum Umschauen. Segelschiffe aller Nationen, wohl über 40, sogar einige uralte, hölzerne Walfischfänger sind dabei. Ganz hinten am Pier zwei schmucke Dampfer, „Serapis" und „Ramses", von der deutschen Kosmos-Linie. Dazwischen chilenische Kriegsschiffe und kleine Fahrzeuge aller Art.

In 14tägiger Hafenzeit wird die „Parchim" von seiner Ladung entlöscht und das Schiff für die Weiterreise nach dem Salpeterhafen Iquique vorbereitet. In kurzer Küstenfahrt, meistens in Sichtweite der hohen, düsteren Küstenberge, wird nach siebentägiger, sonst ereignisloser Reise der damals so bedeutende Salpeterhafen Iquique erreicht. Man ist hier in einem der Hauptzentren der Segelschiffahrt. Ein Mastenwald! In vier langen Reihen liegen hier die größten und stolzesten Segler aller seefahrenden Nationen versammelt.

Der kleine Schiffsjunge von der „Parchim" erklettert manches bekannte und stolze Schiff. Mit erstaunten und kritischen Augen stellt er Vergleiche an, und wenn ihm die großen Viermaster seiner Reederei, die „Pisagua", „Pitlochry" und die großen Franzosen auch mächtig imponieren, so ist er im Innersten seiner Herzens überzeugt, daß kein Schiff an seine „Parchim" heranreicht, denn er hat es ja schon selbst miterlebt, wie sie segeln kann, wie sie im schweren Wetter standhält. Er meint auch, daß es keine so gute Besatzung gäbe wie auf seinem Schiff. Ein urwüchsiges und gesundes Kameradschaftsgefühl wird im schweren Seemannsberufe wie nirgends anders zur zweiten Natur.

Die Landungsübernahme ist beendet. Nach alter Sitte der Westküstenfahrer wird der letzte Salpetersack von der ganzen Besatzung mit Gesang an Bord gezogen und in die Ladeluke hinabgelassen. Der Föhrer Schiffsjunge sitzt mit der deutschen Flagge in der Hand auf diesem Sack und kommt sich mächtig stolz vor. Ein dreifaches „Hurra" auf Schiff, Kapitän und die umliegenden Schiffe in der Reihe beschließen diesen herkömmlichen, feierlichen Akt. Am Abend spendet der Kapitän einen Punsch, und am nächsten Morgen wird seeklar gemacht für die Heimreise.

Seit frühmorgens liegt die Kapitänsgig an der Landungstreppe, und in ungeduldiger Erwartung harren die Bootsgäste auf den Führer. Endlich kommt er: „Nun man los, Jungens, jetzt geht's nach Hause!" — von den anderen deutschen Schiffen, auch wohl von einigen Ausländern, kommen die Kapitäne, um das Schiff in See zu begleiten. Während das letzte Boot der „Parchim" an Bord genommen wird, sammeln sich immer mehr Schiffsboote um sie herum. Die Anker werden eingehievt, die ganze Besatzung marschiert mit fröhlichem Gesang um das Ankerspill, und das „Glori, Glori, Halleluja, schön sind die Mädchen in Batavia" schallt zu den anderen Schiffen hinüber. Ein kleiner Schleppdampfer zieht mit fauchender Maschine den schwerbeladenen Dreimaster durch die Schiffsreihen. Ein Gruß mit der Flagge, ein donnerndes Hurra von jedem passierten Schiff wird dem Heimkehrer mit auf den Weg gegeben.

Bei ständig zunehmender Windstärke und immer höher sich türmender See jagt der schlanke Dreimaster gen Osten. Lenzen bei Windstärke 10! Schwere Gewitterböen — das ganze Oberdeck angefüllt vom Wasser der überbrechenden Seen. Haushohe Wellenberge türmen sich unter das Heck, aber die größte bisher gemessene Fahrt über 14 Seemeilen in der Stunde lassen den sicher gesteuerten Segler immer wieder der Gefahr der überbrechenden Kap-Hoorn-See entwischen.

Nach angenäherter Schiffsortbestimmung müßte das berüchtigte Kap Hoorn, die kleinen Inseln Diego Ramirez, gegen Mittag in Sicht kommen. Zwischen den Schneeböen wird scharf Ausguck gehalten, auch nach anderen Schiffen, die hier sich den Weg gen Westen erkämpfen. Voraus wird ein Schiff gesichtet und bereits nach einer Stunde eine kleine englische Bark überholt, die auch auf der Heimreise begriffen ist, aber mit zerfetzten Segeln sich mühsam der hohen Brecher erwehrt. Dicht vorbei schnaubt die „Parchim", Signale werden gewechselt. „Alles wohl" wird gemeldet. Weiter an Steuerbord ein großer, quer zur Fahrt liegender Viermaster mit dicht gerefften Segeln, also in vollem Kampf von Osten nach Westen. Wenig beneidet man diesen Gegensegler, zumal beim Näherkommen die deutsche Flagge und das Unterscheidungssignal erkannt werden. Auch dieses Schiff wird in Nähe passiert. Es ist die „Euterpe" von Hamburg. Man sieht die Mannschaft aus der Takelage winken — mit welchen Gefühlten die Kap-Hoorn-Kämpfer dem schnell entschwindenden Heimkehrer nachblicken, kann sich jeder vorstellen. Gerade zu Mittag, der Zeit der Essenausgabe, als die Schiffsjungen fast mit Lebensgefahr die Eßgefäße über Deck balancieren, erscheint an Backbord zwischen den Böen zuerst ein dunkler Fleck, und bald erkennt man mit bloßem Auge unregelmäßige, weiße Flecke, sich verändernd und wieder vergrößernd: Die Brandung am Kap Hoorn! Der Kapitän in froher Laune ob der schnellen Fahrt und der Genauigkeit seiner Berechnungen, ruft seinen kleinen Schützling — den Föhrer Schiffsjungen — und zeigt ihm den berüchtigten Knotenpunkt der Segelschiffahrt. „Da, Fiede, kannst du sehen — die weiße Brandung?! Hier nimm dich in acht, wenn du mal Kapitän bist — wenn der Schiffsort nicht genau ist, dein Kurs zu dicht an Land führt und durch Schnee und Nebel der Ausguck verdeckt ist —, riskierst du Schiff und Leben deiner Besatzung!"

Der Weststurm brachte die „Parchim" in glänzenden Tagesleistungen, an den Falklandinseln vorbei, bis in den Südatlantik hinein. In weiterer günstiger Ausnutzung wechselnder Winde wurde in kurzer Zeit die Region der Südostpassats erreicht. Der jetzt beständige frische Wind führte den guten Segler die Küsten Südamerikas hinauf, bis in Äquatornähe der Nordostpassat einsetzte, so daß in weit nach Osten ausholendem Bogen dem Nordatlantik zugesteuert werden konnte. Die leichteren, sogenannten Passatsegel werden eingetauscht gegen eine schwerere Garnitur, mußte man doch damit rechnen, in den nördlichen Gewässern, vor allem bei den Azoren und vor dem Englischen Kanal, schwere Winterstürme zu bestehen.

„Das sieht ja wieder bannig Kap-Hoorn-mäßig aus", sagt eines Abends beim Wachewechseln Martin Matzen aus Amrun zu Fiede. Sie sitzen beide in einer geschützten Ecke vor dem Achterdeck, denn die gewohnte milde Temperatur der letzten Wochen hat sich bereits in den letzten Tagen geändert, und die warmen Wolljacken sind bereits aus der Seekiste hervorgeholt.

„Minsch, Martin, wir kommen sicher bis Weihnachten nach Hamburg, und wenn wir einen schneidigen Lenzer zum Kanal kriegen, sogar mit ganz schneller Reise. Das sagte der Kapitän gestern, das habe ich selbst gehört!" Die beiden Friesenjungens erzählen sich wie gewöhnlich von der Heimat. Sie freuen sich unbändig auf die Heimkehr nach der ersten großen Reise. Gerade sind sie dabei, ein Programm aufzustellen, was sie bei einem Besuch ihrer Insel alles machen wollen. Martin Matzen möchte gleich nach Ankunft einen ausgedehnten Strandgang machen, — nach Kniepsand hinaus, während Fiede es für wichtiger hält, Takelage und Segel des „Friedrich-Carl" sofort zu überholen, — als ein schriller Priff vom Achterdeck ein Manöver ankündigt: „Klar bei Bramfallen!" hallt die Stimme des Steuermanns über Deck. Die inzwischen aufgezogene dunkle Bö fällt in die Segel, und die „Parchim" braust; weit nach Steuerbord überholend, mit verstärkter Fahrt durch die lebendige See, nach vielen Wochen zum erstenmal den Bug in Spritzer gehüllt. Der langsam aufkommende starke Westwind, der sich bereits im Laufe des nächsten Tages zum Sturm auswächst, findet ein gerüstetes Schiff. Unter Ausnutzung seiner starken Segel durcheilt die brave „Parchim" in wenigen Tagen die Strecke bis vor den Englischen Kanal. Es ist inzwischen bitterer Winter geworden, — die Mannschaft hat sich schnell gewöhnen müssen an Kälte und schwere Arbeit an der Takelage. Eben vor Morgengrauen am nächsten Tage wird nach langer Zeit ein Schiff gesichtet — irgendein Dampfer, quer zur eigenen Kurslinie vorbei, und eben nach Hellwerden entquillt aus einer immer größer werdenden Rauchwolke von recht voraus ein großer, sich schnell nähernder Dampfer. Sein schlanker Bug taucht tief in die hohe See, und mit hoher Fahrt nähert er sich schnell auf Gegenkurs. Nach einigen Minuten sind die Schiffe bereits in Erkennungsnähe. Fiede hört die Stimme des Kapitäns: „Das ist ein New-Yorker — sofort die Flagge setzen!" Ein Dampfer der Hamburg-Amerika Linie. Mit seinen drei schlanken Schornsteinen wird der elegante Dampfer gleich darauf als die „Augustus Viktoria" erkannt — eines der damals schnellsten und elegantesten Schiffe unter deutscher Flagge. Wie ein Morgengruß aus der Heimat erscheint allen das kurze Auftauchen des stolzen Schnelldampfers, und der gegenseitige Gruß mit der Flagge wird fast als heilige Handlung aufgefaßt. Die ganze Besatzung steht an der Reling, auch die Freiwache. Der alte Segelmacher, als Autorität auf diesem Gebiet, kritisiert scharf das Fehlen von jeglichen Segeln an den schlanken Masten des Schnelldampfers. Während auf dem vorüberrauschenden schwimmenden Hotel nur von der Kommandobrücke und vielleicht von vereinzelten Menschen auf den langen Decks von dem passierenden Dreimaster Notiz genommen wird, bildet auf diesem das Schauspiel Gesprächsstoff für längere Zeit. Andere Welten!

Die Einfahrt zum Englischen Kanal ist erreicht, die Hochstraße des Seeverkehrs wird durch Schiffe aller Arten belebt. In schneidiger Fahrt unter allen Segeln wird die Straße von Dover passiert. Terschelling-Feuerschiff ist vorbei. Der günstiger Wind hält durch. Erst unweit von Helgoland, dessen hochragende Felsen am nächsten Morgen über dem Horizont stehen, werden die Segel gekürzt. Nachdem inzwischen der deutsche Lotse an Bord genommen ist, wird nunmehr die „Parchim" ins Schlepptau genommen, der Kurs auf die Elbmündung gesetzt. Frohe Gesichter überall, denn dieser Augenblick ist mit der schönste von der ganzen langen Seereise. Alle Strapazen, alle schweren Stunden sind vergessen, — es winkt der Heimathafen: Hamburg, das Dorado aller Seefahrer. Ein jeder malt sich nach seinem Begriff die Ankunft aus. Der Kapitän mit berechtigtem Stolz auf seine schnelle und erfolgreiche Reise. 74 Tage von der Westfront nach der Elbe — wieder 3 Tage schneller als die letzte Reise! Ein glückhaft Schiff fürwahr, ohne Verlust an Menschenleben und ohne nennenswerten Verlust an Segeln. Im Vollgefühl einer guten Leistung wird er morgen seinem Reeder gegenübertreten, dem nichts mehr imponiert, als daß die großen, stolzen Segler unter seiner weltbekannten Hausflagge immer schnellere Reisen machen als die Schiffe anderer Reedereien und anderer Nationen. Die Mehrzahl der Mannschaft — junges Blut — freut sich wie Kinder auf Hamburg. Des schweren Seedienstes ewig gleichgestellte Uhr, das harte Leben an Bord zu vertauschen gegen das ruhige und behagliche Leben an Land, zu Hause in der Familie oder sei es auch nur in einer Schlafstelle in Hamburg. Nur derjenige, der dieses selbst erlebt hat, kann sich einen annähernden Begriff davon machen, was es heißt, von langem Seetörn heimzukehren. Sie haben alle das Gefühl des reichen Mannes, denn es war kaum Gelegenheit gewesen, von der verdienten Heuer etwas auszugeben. Ein jeder malt sich aus, was er zuerst nach erfolgter Auszahlung sich leisten möchte.

Auf dem Achterdeck schreitet bedächtig der Kapitän mit dem Lotsen auf und ab. Sie besprechen die Eisverhältnisse auf der Elbe, daß es hoffentlich gelingen wird, noch vor Dunkelwerden, vielleicht mit Hilfe eines Eisbrechers, den Hamburger Hafen zu erreichen. Da kommt Fiede angerannt mit einer Meldung vom Ersten Steuermann. — „Na min Jung, freust dich auf Zuhause, was?" — „Jawoll, Kaptain!" „Was meinst du, möchtest du für die nächste Reise unter Beförderung zum Leichtmatrosen an Bord bleiben? Ich will dich wieder mitnehmen, — aber dann mußt du in Hamburg gleich auf dem Schiff bleiben!" — Alle Heimkehrfreude, die ganzen Bilder, die er sich ausgemalt, fallen dem Jungen plötzlich bis in die Seestiefel, — aber er beißt die Zähne zusammen, und der Stolz ob der Belobigung seines Kapitäns leuchtet aus seinen Augen und stotternd kommt die Antwort: „Jawohl, gern bleib ich an Bord!"

Vorbei an Cuxhaven, der „Alten Liebe" geht es elbaufwärts. Durch brechendes Eis wird spät abends der hellerleuchtete Hafen von Hamburg, der Ausgangsort und der Heimathafen des Schiffes, erreicht. Die schwieligen Hände der Besatzung befestigen mit Ketten und Stahltrossen den Dreimaster im Segelschiffhafen, und gegen 10 Uhr wird vom Ersten Offizier der Dienst als beendet erklärt. Eine Stunde später ist keine Seele mehr an Bord — außer dem wachhabenden Steuermann und den beiden Friesenjungens Fiede und Martin Matzen, der auch vom Kapitän für die nächste Reise wieder angeheuert ist. Todmüde sind die beiden Jungens in dem vereinsamten Mannschaftsraum eingeschlafen, und der nächste Tag zeigt für sie ein gänzlich ungewohntes Bild im Gegensatz zu der bisherigen Zeit auf See.

Hafenarbeiter bevölkern und beschmutzen das sonst so saubere Deck. Keine Kommandos erschallen vom Achterdeck. Nur das Rasseln der Ladewinde und das Pfeifen der unzähligen Schlepper und Verkehrsdampfer erfüllen die Luft. Zum erstenmal eigentlich während der ganzen langen Abwesenheit von Zuhause kommt Heimweh auf. Fiede hat sich die Rückkehr so anders vorgestellt. Gleich nach Ankunft in Hamburg: nach Hause, nach der winterlichen Heimatinsel. Wenn auch nur zum Erzählen von seinen Erlebnissen auf der ersten, großen Reise, von der Fahrt um Kap Hoorn. Daß er schon allein beim Lenzen gesteuert hat und schon das Royalsegel allein festmachen kann. Wie gut, daß wenigstens Martin Matzen auch an Bord geblieben ist. Die Beförderung und Belobigung durch den Kapitän entschädigen aber, und als nun gar der Steuermann kommt, um ihn für den Nachmittag und Abend zu beurlauben, da ist er mit seinem Geschick ausgesöhnt.

Also „landfein" gemacht, das weißseidene Tuch um den Hals und dann den kleinen grünen Jollenführerdampfer angerufen. Stolz landet Fiede am Baumwall, dann nach der Gaststätte, wo zumeist die Seeleute von der heimatlichen Insel in Hamburg sich aufhalten. Hier liegt die Post auch für ihn bereit, und ein Paket ist ebenfalls mit dabei mit allen möglichen Sachen. Der Konfirmationsanzug war nun aber doch zu klein, — die Arme steckten weit durch die Ärmel. Es half nichts: ein neuer Anzug mußte schweren Herzens angeschafft werden. — Gute Nachrichten aus dem Elternhaus — noch alle gesund, und Vater hatte, trotz schwerem Winter und Eisgang, bislang die Postverbindung zwischen Festland und Insel aufrechthalten können.

Die Summe aus den sauer verdienten monatlichen 12 Mark mußte nun eingeteilt werden. Anzug, Hut und anderes verschlangen einen Teil der verdienten Heuer. Doch blieb etwas übrig, und das, beschloß Fiede, wollte er dem zu Weihnachten nach Hause fahrenden Kapitän mitgeben — für seine Mutter. „Und schöne Grüße an meine Eltern und alle auf der Insel", bat der Junge einige Tage später seinen Kapitän, als dieser von Bord ging auf Heimatsurlaub.

SEEFAHRT IST NOT

Harter Winter im Wattenmeer zwischen den nordfriesischen Inseln. Mühsam kämpft sich der kleine Postdampfer seinen Weg zwischen starken Eisschollen und Sandbänken zum Festland. Der Postkapitän, Peter Christiansen, ist innerlich froher Stimmung. Hat doch vor einigen Tagen die wohlbehaltene Ankunft der „Parchim" in der Hamburger Schiffsliste gestanden und kam auch gestern ein Brief von seinem Jungen aus Hamburg, allerdings mit der Nachricht, daß er nicht nach Hause käme, denn er sollte als Leichtmatrose an Bord bleiben. Sein kleiner Fiede schon „Leichtmatrose"! Es fällt ihm schwer, zu glauben, daß der Junge das schon kann. Er denkt zurück, wie er selbst seine erste harte Zeit als Schiffsjunge auf dem großen Vollschiff „Elektri" nach New York machte, damals das größte Schiff Hamburgs. Das Kommando führte sein älterer Vetter, Kapitän Heinrich Johannsen, und auch sie erreichten damals einige Tage vor Weihnachten die Elbe. Daß nun von seinen fünf Jungens bereits zwei den gleichen schweren Beruf ergriffen haben, will ihm noch gar nicht so recht in den Kopf. Es könnte doch von den jüngeren wenigstens einer einen anderen Beruf ergreifen. Aber auch der dritte wird bestimmt keine andere Laufbahn einschlagen. Der erwartet schon mit großer Ungeduld die Rückkehr von Fiede, um dann sicher mit ebenso großer Begeisterung sich nur seine Zukunft zur See auszumalen.

Ein Flensburger Gymnasiast tritt heran mit dem Ruf: „Kapitän Jacobs von der ‚Parchim' war auch in der Postkutsche. Er sitzt bei Gabriel Bendixen in der Gaststube hinterm Deich!" Der braungebrannte Segelschiffsführer erscheint gleich darauf auf der

Brücke und wird hier von seinen älteren Kollegen und Landsmann in der üblichen Weise begrüßt: „Willkommen aus See!“ Fiedes Vater fragt nicht ungeduldig nach seinem Sohn, es ist nicht seine Art. Er wartet, was dessen Vorgesetzter und Lehrmeister von sich aus über ihn berichten wird. Wie dann aber der „Parchim“-Kapitän erzählt von seinem Schiffsjungen, daß er schon sehr früh seine Zufriedenheit erworben hat und sich auch körperlich so weit entwickelte, daß er ihn bei Ankunft in Hamburg schon zum Leichtmatrosen befördern konnte, war der Vater sehr stolz und sagte nur: „Ich hoffe, er wird weiter alles dransetzen, seinen Platz auszufüllen.“

Im kleinen Wyker Hafen herrscht lebhafter Betrieb, wie immer vor den Festen. Eine ganze Wagenreihe von den Dörfern steht bereit, um die Feiertagsgäste einzuholen. Vorgedrängt in der ersten Reihe, bis dicht an das Bollwerk, stehen Carl und Haye, zwischen sich ihren kleinen Bruder Kobis fest an der Hand. Alle in Kniestiefeln und mit Grönlandmütze über den Ohren. Sie erwarten bestimmt, daß ihr Bruder Fiede auf dem Weihnachtsdampfer ist. Er wird oben bei Vater im Steuerhaus stehen. Groß ist die Enttäuschung, als dieses nicht der Fall ist. Sie rennen spornstreichs auf dem Wege nach Hause zur Werft, um wenigstens Großmutter zu erzählen, daß Fiede Leichtmatrose geworden ist.

Nach Weihnachten. Im stillen Wyk toben die Jungens während der nachmittaglichen Schulstunden auf dem Spielplatz, als plötzlich von der nahen Straße ein Junge über den Platz ruft: „Wißt ihr noch nicht? Fiede ist eben mit dem Dampfer angekommen! Ich habe ihn schon am Hafen gesehen.“ Tüchtig gewachsen ist er und braungebrannt, der Kap-Hoorn-Fahrer. Er kommt sich mächtig vor, als fast die geschlossene Jungensklasse und auch eine Anzahl Mädchen anrücken, um Fiede zu sehen. Es sind einige dabei, die sind schon größer als er selbst, — aber er ist eben schon bei Kap Hoorn gewesen. Jeder will etwas anderes wissen. Sie sind alle stolz auf ihn, in echter jugendlicher Freundschaft und natürlicher Verbundenheit. — Nun kurz ist der Urlaub, den ihm der Kapitän ganz unvermutet gegeben hat. Die beiden Tage genügen gerade für ein ganz kurzes Hineintauchen in die wohlige Atmosphäre des Elternhauses und des Familienlebens, zum kurzen Gruß und Handschlag an Verwandte, Freunde und alle, die man in der Abwesenheit so oft in Gedanken vor Augen gehabt hat.

Einige Tage später steht bereits in der Hamburger Schiffsliste, daß die „Parchim" seewärts bugsiert wurde. Die Familie begleitet in Gedanken das Schiff durch die winterliche Nordsee. Als eines Tages der Vater nach Hause kommt mit der Schiffsnachricht, daß der Dreimaster im Ausgang des Englischen Kanals das Signal „Alles wohl" gegeben hat, ist man allseitig froh, daß Fiede nun erneut dem Süden und neuem Erleben entgegensegelt.

In Sorge ist man wegen des Ältesten, der schon mit einigen Wochen von einer Weltumsegelung mit dem Dreimaster „Jupiter" im Kanal fällig war. Bereits weit über 100 Tage dauerte die Reise, und keinerlei Meldung von einem anderen Schiff über ein gelegentliches Treffen auf hoher See wurde bisher bekannt. Das ständige tägliche Fragen nach dem Schiff wird endlich abgelöst durch die Freudenbotschaft: „ ‚Jupiter' gestern in London angekommen!"

So löst in dieser Seemannsfamilie, vor allem bei der sorgenden Mutter, eine Hoffnung die andere ab, und es ist nicht zu verwundern, daß hierbei die zuverlässige Nachrichtenzentrale, die alte Großmutter auf der Schiffswerft, welche als einzige auf der Insel die Hamburger Schiffsliste täglich empfängt, eine große und wundertätige Rolle spielt. Durch die jahrelange Gewöhnung hat die alte Frau nicht nur den jeweiligen Standort aller von Föhrer Seeleuten befahrenen Schiffe im Kopf, sie hat auch die erstaunliche Gabe, daß sie fast auf den Tag genau weiß, von welchen Häfen und seit wie vielen Tagen sich die Schiffe unterwegs befinden. Eine große Verehrung und Dankbarkeit wird ihr ob dieser Tätigkeit von allen Seiten entgegengebracht, und mancher Rat und wohltuender Trost wird durch ihre anerkannte Beurteilung in Fragen der Länge der Seereisen und in Fällen, wo auch das längste Hoffen auf eine Ankunft, auf eine Rückkehr der Seefahrer umsonst ist, den Angehörigen zuteil.

Eines Tages sind der Älteste und sein Schiffskamerad von der Insel wieder da. Hager und abgemagert, die Augen tief in den Höhlen liegend, können die Weltumsegler die Spuren großer Strapazen und Unterernährung nicht verbergen. Aber das ist nun überwunden, sie sind kreuzfidel und heimatshungrig, und fein sind sie, — alles neu von oben bis unten und zum erstenmal ein schwarzer Kugelhut. Das imponiert den Geschwistern eigentlich am meisten. Peter ist nun schon ein ausgewachsener, erfahrener Seemann, hat schon auf verschiedenen großen Dreimastern die Weltmeere befahren. Ihm fehlen nur noch einige Wochen an der gesetzlichen Fahrzeit, um die Navigationsschule besuchen zu können, zur Erlangung des Patentes zum Seesteuermann. Nach Rückkehr von einer Apfelsinenreise nach den Gestaden des Mittelmeeres finden wir ihn eines Tages plötzlich als Schüler der Navigationsschule in Hamburg. Nach vierjährigem hartem Borddienst wahrhaftig ein krasser Wechsel im täglichen Leben. Das Arbeiten an der Takelage und an den Segeln ist vertauscht mit Trigonometrie und dem Sextanten. Die Nachtwachen und der Rudertörn mit Büffeln über Logarithmen und Seekarten. Immer weiter dringt er hinein in die Geheimnisse der Astronomie und der Steuermannskunst. Bei einem kurzen Feiertagsurlaub meint er in Erkenntnis der vielseitigen, theoretischen Erfordernisse: „Wie soll Fiede das mal gehen, der rückt bereits nach drei Tagen wieder aus!" Ein kurzes Telegramm mit dem einzigen Wort „Bestanden", welches nachher als traditionelle Form oft wiederkehrend von den Brüdern benutzt wurde, kündet dann den Eltern, daß er das Vorschiff mit dem Achterdeck vertauscht hat: Steuermann auf großer Fahrt!

Entgegen der Erwartung, daß der junge Steuermann entweder zum kurzen Besuch der Insel kommen oder gleich eine Offiziersstelle suchen würde, schreibt er plötzlich aus Kiel, daß er sofort nach bestandenem Examen als Einjärig-Freiwilliger bei der Kaiserlichen Marine eingetreten ist, zur Ableistung seiner Dienstpflicht. 1. Matrosen-Division, Torpedoschulschiff „Blücher" und dann auf der alten Panzerfregatte „Friedrich-Carl".

„Verdorri", meint der Bruder Carl, „da hat der Kaiser ihn an Bord geschickt, weil unser Vater im Kriege 70 auch auf ‚Friedrich-Carl' gewesen ist!" Er glaubt das bestimmt und fragt seinen Bruder im nächsten Brief, ob die alten Geschichten, die Vater aus dem Kriege erzählt, noch an Bord bekannt seien. Ob man noch von dem angetriebenen toten Walfisch auf Schilling Reede weiß, von dem das dort ankernde, preußische Panzergeschwader mit

Stiefeltran versorgt wurde. Doch diese Geschichten aus der alten Marine haben sich als Überlieferung in der Familie besser gehalten als in der Marine selbst. Weihnachten kommt der Einjährige Obermatrose auf Heimaturlaub.

Während im Elternhaus die Feiertage in froher Kinderfreude und schönster Familienharmonie verstreichen, vergißt man nicht die Lieben auf der weiten See. Fiede ist, bereits wieder heimkehrend, im Nordatlantik. Der jüngste Onkel, Paul Lorenzen, erst 27 Jahre alt, führt das Kommando des großen Viermasters „Athene" und muß sich jetzt am Kap Hoorn befinden.

Großmutter auf der Werft liest jeden Abend ein Kapitel aus ihrer uralten Bibel, in ihren Gedanken ist sie bei all ihren Lieben in der Ferne. Wie wohl kaum eine andere, versteht sie das Wesen und die Sprache der See, die ihr viel gegeben und auch so viel genommen hat. Die hinausziehenden Seefahrer aus der Familie können er sich nicht vorstellen, ohne ein Geleitwort von der gottesfürchtigen Matrone die Insel zu verlassen. Das Erscheinen ihres, von einer weißen Haube umrahmten, gütigen Gesichtes am Fenster ist allen der unentbehrliche Abschiedsgruß am Hafendeich, nein, überhaupt von der geliebten Heimatsinsel. Nach glücklicher Heimkehr der erste Gang zu ihr ist ebenso selbstverständlich wie das innere Gefühlt des glücklichen Geborgenseins im Schoße der Familie nach überstandenen Abenteuern und Strapazen der Seefahrt.

Der Älteste ist wieder fort, aber seine lebhaften Schilderungen und die damals so köstlichen neuen Karten mit Bildern von Episoden aus dem Marineleben lassen ihn kaum von der Familie getrennt erscheinen. Der letzte Brief mit einer Schilderung seiner Dienstleistung als Befehlsordonnanz bei dem Marine-Staatssekretär, dem Admiral von Tirpitz, läßt den Vater stolz auf seinen Ältesten sein, war doch Tirpitz als junger Leutnant mit ihm während des Krieges auf „Friedrich-Carl".

Der Winter vergeht, Fiede kehrt heim von seiner zweiten Reise, um nach kurzem Urlaub mit einem anderen Schiff der gleichen Reederei, unter dem Kapitän Jessen von Amrum, wieder in See zu gehen.

Wieder rüstet einer zur ersten Seereise. Carl, inzwischen 15jährig geworden, soll im März konfirmiert werden, um dann auch dem Beispiel seiner Brüder zu folgen: zur See, zur See — hinaus auf die Ozeane drängt das Blut der Jungens. Schon lange vor der Beendigung der Schulzeit hat er mit Hamburger Redereien korrespondiert, um ja rechtzeitig eine Schiffsjungenstelle zu bekommen. Die etwas spätere Heimkehr eines bekannten Kapitäns kann er unmöglich abwarten. Eines Tages erhält er die sehnlichst erwartete Antwort aus Hamburg: Angenommen als Schiffsjunge für das Vollschiff „Osviga"! Heruntergerannt zum Hafen, um dem Vater gleich bei der Ankunft die frohe Nachricht zuzurufen. „Vater, ich habe eine Heuer! Mit einem feinen Vollschiff nach Australien!" ruft der glückstrahlende Junge. „Gleich nach der Konfirmation muß ich an Bord!" Das harte, entsagungsreiche Leben, besonders in der ersten Zeit, hat er am eigenen Leibe noch nicht erfahren. Der wohlgemeinte, aus eigenster Erfahrung stammende Hinweis des Vaters auf die Erzählungen der Brüder von dem harten Leben auf See ist nicht imstande, ihn in seinem Vorsatz wankend zu machen.

„Muttje, was würden wohl die Leute sagen, sollen sie meinen, daß ich bange bin? Ich muß auch auf ein großes Schiff und später zur Marine wie Peter!" „Dann seid ihr später über die ganze Welt zerstreut, wenn ihr uns bei den Gefahren der See alle erhalten bleibt!" „Ist es nicht schön, liebe Mutter, wenn ihr dann Nachrichten von uns aus allen Weltteilen bekommt, wenn ich denn erst soviel verdient habe und dir ein Teeservice aus Japan mitbringe? Großmutter weiß immer genau, wo wir sind, noch heute abend bekommt sie den Namen meines Schiffes in ihr Buch. Ich bin stolz, daß ich schon als Dritter von uns auf ein großes Schiff komme!"

Vorbei die glückliche, selige Jugendzeit! Nach erfolgter Übergabe des Familienbootes an den Nächstjüngeren und nach der Konfirmation mit üblicher Familienfeier und Abschied von allem, was die Kindheit, das Elternhaus und die Inselheimat teuer erscheinen läßt, zieht auch er hinaus, den Weg seiner Brüder!

> „Gestern bin ich auf mein Schiff gekommen, im Indiahafen. Der Empfang war nicht sehr freundlich, ich mußte gleich, ohne mein Arbeitszeug anziehen zu können, ins Zwischendeck zum Aufklaren. Der erste Steuermann sieht recht struppig aus, er

heißt Sanftleben, aber man sollte ihn lieber Grobleben nennen. Die ‚Osviga' ist sonst ein feines Schiff, etwas kleiner als die ‚Parchim'. Wie ich höre, kommen noch einige Föhrer an Bord. In einigen Tagen geht es in See — nach Melbourne.

Viele Grüße

Euer Carl."

Auf der „Osviga" war im Hamburger Hafen für die Jungens wirklich ein hartes Leben. Der schweren Schiffsarbeit noch ungewohnt und bei nicht gerade übermäßiger Beköstigung konnten sie kaum die verlangte Arbeit leisten. Zwei 15jährige Schiffsjungen müssen von dem hochbordigen Schiff Wasser aus der Elbe schöpfen, um das lange und ausgedehnte Oberdeck zu spülen. Eine schwere, mehrstündige Arbeit. Todmüde sinken sie abends zum Schlafen hin, um bereits 4 Uhr morgens wieder anzutreten. Ein freundlicher Lichtblick aus dieser Zeit ist die Erinnerung an die Hamburger Bark „Pamelia". Sie hatte ihren Liegeplatz hinter der „Osviga" und streckte ihr langes Bugspriet über dessen Achterdeck. Über dieses Bugspriet ging der Weg der friesischen Kameradschaft. Eduard Paulsen von Föhr, der nachmalige erfolgreiche Kapitän der Schnellsegler „Palmyra" und „Posen", war damals Zweiter Steuermann der „Pamelia". Fast jeden Abend, wenn die Kräfte noch ausreichen, kletterte Carl über das Bugspriet und fand gastliche Aufnahme bei seinem Landsmann. Manches kräftige Abendbrot und auch eine Stulle für den nächsten Tag unterstützten hier den Willen zum unbedingten Durchhalten. Eine mehrwöchige harte Eingewöhnung in den Schiffsdienst sind dem Jungen eine gute Vorbereitung vor Antritt der Seereise.

KAP HOORN

Weiter rollt die Zeit, die Jahrhundertwende ist passiert, und die sich auf jedem Gebiet entwickelnde deutsche Schiffahrt zeitigt eine ungeahnte Regsamkeit in allen mit der Schiffahrt verbundenen Kreisen. Im Hamburger Hafen ein gänzlich verändertes Bild gegenüber einer um nur ein Dutzend Jahre zurückliegenden Zeit. Ein großer, unübersehbarer Mastenwald, verteilt auf mehrere Hafenarme, gibt immer noch Beweis von der Existenz der Segelschiffahrt. Die großen hölzernen Klipperschiffe sind fast gänzlich verschwunden, aber dafür sehen wir jetzt als letzte Vertreter die zumeist auf deutschen Werften gebauten stählernen vier- und fünfmastigen Schnellsegler und in von Jahr zu Jahr steigendem Maße die modernen Dampfschiffe für die Fahrten nach allen Teilen der Welt.

Am Kranhöft liegt der schmucke Levantedampfer „Lemnos". Im blanken Sonnenschein blitzen die sauberen Decks, und die Reedereiflagge knattert in der frischen Brise, während schwere Ladungsstücke durch den Kran in den Laderaum gesenkt werden. Geschäftiges Leben auf der Kaimauer und an Deck des sich für die Abreise vorbereitenden Dampfers. Auf dem mittleren Brückendeck Kapitän Braren in dienstlicher Unterhaltung mit einem Offizier seines Schiffes, Peter Christiansen aus Wyk.

„Also für morgen abend ist die Abfahrt angesetzt, und was ich noch sagen wollte, der Inspektor war auch diese Reise wieder sehr zufrieden mit der Instandhaltung und dem Aussehen des Schiffes!" Dabei gleitet sein Blick wohlgefällig über Deck, denn er liebt sein Schiff wie ein lebendiges Wesen und dankt es jedem, der ihn dabei unterstützt, das ihm anvertraute Gut in vorbildlicher Verfassung zu halten. Ein Mordsgetute der Schlepper und Fährdampfer lenkt die Aufmerksamkeit der beiden elbabwärts. Aus dem Hafenqualm und Dunst schieben sich die gen Himmel ragenden Masten eines von mehreren der größten Schleppdampfer gezogenen, gewaltigen Seglers hervor.

„Donnerwetter, Christiansen, da kommt die ‚Potosi', da war ich ja Offizier an Bord!" Das damals größte Segelschiff der Welt, welches einige Jahre später noch übertroffen werden sollte, und durch seine Rekordreisen um Kap Hoorn die ganze Schiffahrtswelt in Erstaunen setzte, zieht dicht vorbei. Die Schiffsbesatzung und die Leute auf dem Kai lassen alles ruhen, die Arbeiter kommen aus den Ladeluken, denn der Ruf: „De ‚Potosi' kumt up!" elektrisiert alle. Dieses Schiff ist der Stolz nicht nur seines Heimathafens, sondern auch der ganzen deutschen Schiffahrt. Abends steht in der Zeitung: Auf der Unterelbe vor Brunsbüttel hat der Kaiser den stolzen Segler besucht, um seinem Führer persönlich seine Anerkennung für die glänzenden Reisen auszusprechen. Begeistertes Winken und Flaggengruß. Dann rasseln wieder die Ladewinden, die sich nicht so leicht durch das Schauspiel eines vorbeipassierenden Schiffes unterbrechen lassen, es muß schon was Besonders sein.

„Noch eins", ruft der Kapitän seinem jungen Schiffsoffizier zu, „wann steht Ihr Bruder Fiede eigentlich zum Steuermannsexamen an? Ich meine, er könnte auch vielleicht Interesse haben, bei unserer Linie einzutreten." „In einigen Wochen schon, denn er büffelt füchterlich! Er hat die Schulzeit über schwer gearbeitet und sagt immer wieder: ‚Für einen Monat Schule lieber zweimal um Kap Hoorn.' Aber da kommt er ja selbst, Herr Kapitän! Er winkt mit einem Brief, das muß etwas Wichtiges sein."

Und da ist Fiede schon, kaum wiederzuerkennen gegen früher. Die rauhe Schale des Segelschiffsmannes ist abgestreift, und durch den ungewohnten, fast acht Monate langen Schulbesuch und das gleichmäßige, nach seinem Begriff weichliche Leben am Lande hat sich sein Äußeres verändert.

„Carl ist mit der ‚Osviga' in Rotterdam angekommen!" begrüßt er seinen Bruder, der ihm am Fallreep in der schmucken Uniform entgegentritt.

Bald sitzen die beiden Brüder in der kleinen Kabine zusammen, und Fiede erzählt weiter. Schweres Wetter hat die von der Weltumseglung heimkehrende „Osviga" noch zuletzt im Englischen Kanal zu bestehen gehabt. Bruder Carl ist am letzten Tage auf See, während des Lotsenmanövers, bei Dungeneß vom Großmast aus ziemlicher Höhe an Deck gestürzt. Es soll aber glimpflich abgegangen sein. Er ist transportfähig und kann schon morgen in Hamburg eintreffen.

Und wirklich, am nächsten Morgen kommt der jüngste Seefahrer der Familie angereist. Er ist die Nacht durchgefahren. Die Spuren des mit einem unglaublichen Glück verbundenen Unglücksfalles sind unverkennbar. Nach dem Sturz aus der Takelage war er fast neun Stunden ohne Besinnung gewesen, die Untersuchung von seiten des Kapitäns wurde mit dem rauhen, aber herzlichen Ausspruch abgeschlossen: „Alle Knochen sind heil, und in der Bibel steht: Tut dir ein Glied weh, so hau es ab!" Der Steuermann Sanftleben und der Schiffskoch hatten ihm mit dem Rest der von der langen Seereise übriggebliebenen Mixturen die Glieder eingerieben. Die folgende Nacht, die letzte auf See vor dem Endhafen, war schrecklich gewesen. In ständiger schwerer Arbeit war die Besatzung während der Nacht an den Segeln beschäftigt, und keiner konnte sich um den kleinen Schiffsjungen kümmern. Man war erstaunt, wie er am nächsten Morgen noch am Leben war. Gleich nach der Ankunft in Rotterdam, nachdem der Dienst aufgesagt war, hatten die Schiffskameraden ihren jüngsten Bordgenossen mit nach Hamburg genommen.

Nun war alles Schwere bald vergessen; als erstes erhielten die Eltern ein Telegramm: „Carl wohlbehalten bei uns, Peter heute abend in See, Fiede guten Mutes."

Dann endlich kam Carl nach Hause. Zusehends, von Tag zu Tag unter der liebevollsten Pflege des Elternhauses, erholte und kräftigte sich der Junge schnell.

Mitten hinein in diese Tage schneit die freudige Nachricht, daß Fiede sein Steuermannsexamen bestanden hat. Große Freude überall. Die Mutter ist erfüllt von großer Dankbarkeit, daß nun auch ihr Zweiter den ersten Teil des schweren Berufes hinter sich gebracht und fortan einer neuen Entwicklung entgegengeht. Die Geschwister ziehen geschlossen auf die Werft zur Großmutter und dann zum Hafen, um Vater bei der Ankunft die gute Nachricht zu bringen. Bereits am nächsten Tage ist Fiede aber schon selbst da, frohgemut, daß er den Schulmeistern nun wieder entrückt ist, und voller Zukunftspläne. „Nur auf ein Segelschiff!" ist seine Meinung. Während er in wenigen Tagen seine Ausrüstung beendet, hat Bruder Carl auch keine Ruhe mehr, zumal ein Föhrer Kapitän ihm auf einer guten Hamburger Bark einen Platz in Aussicht gestellt hat.

Kurz hintereinander verlassen die beiden Brüder aufs neue die Heimatinsel, und wie in der nächsten Woche Carl auf der „Thalassa" im Englischen Kanal gegen einen steifen Westwind kreuzt, erhält Fiede in Hamburg die Stelle des Zweiten Steuermanns auf dem schlanken Viermaster „Euterpe", der bereits in einigen Tagen nach Australien auslaufen soll.

Das ist nun doch eine andere Sache, auf so einem herrlichen Schiff, einem der besten der Hamburger Flotte, auf dem Achterdeck zu sein. Wie hat Fiede sich diesen Augenblick herbeigesehnt. Die Umstellung zum Vorgesetzten ist aber doch schwerer, als er sich vorgestellt. Große Anforderungen werden gestellt.

Im dichten Nebel gleitet, getrieben durch einen leichten Ostwind, die „Euterpe" durch die Nordsee. Der Zweite Steuermann hat die Morgenwache, und Fiede stapft in Seestiefeln auf dem nassen Achterdeck auf und ab. Der Kapitän hat sich zur Ruhe begeben, will Meldung haben bei Wetteränderung und wichtigen Anlässen. Bei dem stolzen Gefühlt seiner Selbständigkeit, augenblicklich, jetzt während der Zeit seiner Wache, das ganze Schiff in der Hand zu haben, daß auf seine Kommandos das Schiff gesteuert und die gewaltige Segelfläche gestellt wird, schweifen seine Gedanken zurück zu jener ersten Reise, die er als kleiner Schiffsjunge mit der „Parchim" machte.

Jäh wird er herausgerissen aus seinen Betrachtungen, das tiefe Brummen einer Dampfpfeife läßt ihn die gefährliche Nähe eines großen Dampfers erkennen. Vom Vorderteil der im flauen Wind nur träge segelnden „Euterpe" dröhnt der quäkende Ton des Nebelhorns. Gleichzeitig eine schrille Dampfpfeife an Backbord.

„Verdommi, verdommi! Wir sind doch nicht im Hamburger Hafen!" denkt Fiede. „Können die uns denn nicht hören?" Der tiefe Brummer kommt näher und näher. Die Situation wird dem jungen Steuermann, der zum ersten Male als Verantwortlicher diese Lage erlebt, reichlich kritisch. Selbst darf und kann er mit seinem Schiff nichts machen; er ist gesetzlich verpflichtet, den Kurs zu halten, und außerdem gehorcht der schwere Viermaster bei der geringen Fahrt nur langsam dem Steuer. Den Kapitän wecken? Jetzt, gleich, wo es mulmig wird? Er hat befohlen, daß er von keiner Gefahrlage überrascht werden will, und er erhält auch sofort Meldung über die Lage. Im wenig aufklärenden Dunst zieht einige Minuten später, wie ein Riesengespenst, der große Schatten eines hochbordigen Dampfers ganz nahe vorbei — die brüllende Dampfpfeife weckt sogar die Freiwache.

Der auffrischende Ostwind verscheucht den Nebel, und in schlanker Fahrt strebt „Euterpe" durch Nordsee und Kanal, um im weiten Atlantik, im wechselvollen Wetter ihren Weg gen Süden zu suchen. Nach der Umseglung des Kaps der Guten Hoffnung, weit unten im Süden, im Bereich der ewigen Westwinde, treffen wir den Viermaster wieder, wie er Tag für Tag mit großen Tagesleistungen gen Osten stürmt. Kapitän und Offiziere sind harte Segler, und Fiede, inzwischen vollkommen mit seinem Schiff verwachsen, versucht es, die anderen noch zu übertrumpfen. Schwer muß die Mannschaft heran, und jeder meint, noch niemals so viel Wasser geschluckt zu haben. Keiner ahnte dabei, daß dies eine Erholungsreise ist im Vergleich zu dem, was die Heimreise ihnen bringen soll. Es wird eine gute und schnelle Reise, und nach erfolgter Ankunft schreibt Fiede begeisterte Briefe nach Hause. Er ist in seinem Element und möchte mit keinem tauschen. Heimwärts geht die Reise bereits nach einigen Wochen. Mit einer Ladung Getreide soll es um Kap Hoorn nach England gehen. Der schlanke Viermaster wird von sich in kurzer Folge ablösenden Weststürmen über den Südatlantik gehetzt. Auf dem Wege zum berüchtigten Kap muß außerdem der Kurs durch gewaltige Eisberge gesucht werden. Eine Anzahl verletzter Leute der Besatzung und der schwererkrankte Erste Offizier sind ernsthafte Sorgen für den Schiffsführer, dessen rechte Hand und Verantwortlicher des ganzen Betriebes nunmehr der junge, friesische Steuermann ist.

„Also, Christiansen, zum Beidrehen ist es zu spät; ohne einen Fetzen Segel in den Masten bleibt nichts wie Lenzen!" Das lange, mit Wasser angefüllte und einer Brandung zu vergleichende Oberdeck ist nur mit Lebensgefahr passierbar. Am Heck, auf dem hohen Achterdeck, sind die beiden Matrosen am Steuerruder festgebunden, da eine überbrechende See sie sonst zu leicht über Bord spült. Am Kompaß steht Fiede, der Orkan will ihm den Ölrock vom Körper reißen. „Solange die Lampe noch am Kompaß brennt", denkt er, „können wir wenigstens sehen, wohin der Kurs uns führt!" Donnernd wälzen sich die Brecher über die ganze Länge des Schiffes, auch das Deck ist zeitweilig überflutet! Schreie von vorn und aus der Kajüte! Die letzte turmhohe See, die den einen Mann vom Steuerruder aus seiner Befestigung riß und Fiede vom Kompaß weg ans Geländer schleuderte, schien das Schiff unter Wasser zu drücken. Aber der alte Jan am Steuerruder läßt sich nicht verblüffen, — in eiserner Ruhe hält er seinen Kurs! Auch als die Kompaßlampe verlöscht, kann er den vor der gewaltigen See dahinjagenden Viermaster am Ausbrechen von seinem Kurs verhindern: denn sonst sind sie alle verloren, das weiß er! Er hat schon ähnliche Situationen erlebt. Über 30 Jahre nur auf großen Seglern — aber dieses übersteigt doch alles! „Der junge Steuermann ist aber ein fixer Kerl!" ist ihrer aller Meinung. „Und immer selbst voran! Jetzt ist er mit den Leuten der Wache auf dem Großdeck, da ist sicher etwas zerschlagen!" Und vormachen läßt er sich auch nichts, wie es immer gern bei neuen jungen Vorgesetzten versucht wird, das hatten sie bald heraus. Schon auf der Ausreise, noch im Englischen Kanal, wie ein Matrose aus dem Vortopp einen Befehl ungehörig beantwortete: im Nu war der kleine, milchbärtige Steuermann in der Takelage gewesen und — Zack! hatte seine Faust dem anderen im Genick gesessen. Vor der unten an Deck stehenden und staunenden Besatzung zeigte er dem Mann, wie er die Arbeit geleistet haben wollte. „Hm, 'nen fixen Kerl und sorgt für uns alle, wo er kann!"

Die Betrachtungen von Jan am Steuerruder werden jäh unterbrochen durch das Auftauchen des Kapitäns aus dem Kajütsniedergang. „Wo ist die Wache? Die Kajüte ist voll Wasser! Der Erste Offizier ersäuft fast in der eigenen Koje!" Eine schwere Hagelbö und das Donnergetöse der sich an Deck wälzenden Brecher lassen den Ruf des Führers ungehört verhallen, bis er einen Leichtmatrosen findet, der sich im fraglichen Schutz des Achterdecks die blutende Hand zu verbinden versucht, der dann den Steuermann zum Kapitän ruft. Das Mittelschiff ist schwer demoliert, von der gewaltigen Wucht der Brecher ist die Reling an beiden Seiten eingedrückt, aber sonst ist über Deck noch alles klar, und außer einigen Verletzten ist die Besatzung, entgegen aller Erwartung, noch vollzählig. Nun schnell einige Mann in die Kajüte. Der auf den Tod erkrankte Erste Offizier wird in eine vom eingedrungenen Wasser geleerte, günstiger gelegene Kabine geschleppt, um hier weiter auf Besserung oder den Tod zu warten.

Schwer wird der große Segler von den Naturgewalten geschüttelt und mitgenommen. Es gibt Momente, wo auch den Mutigsten der Besatzung sich ein gelindes Grauen bemächtigt: Zerfetzte Takelage — Verheerungen über Deck — die Männer kaum noch arbeitsfähig! Aber Fiede, wenn auch am ganzen Körper zerschunden und mit den durch Schlafmangel tief aus den Höhlen glotzenden Augen, ist immer unverzagt und gibt alles her, um auch die Besatzung hochzuhalten. Tagelang ist es unmöglich, in der Küche Feuer zu halten — es gibt kein warmes Essen! Im Mannschaftslogis ist eine durch das eingedrungene Wasser feuchte Kälte und sogar lebendige Flut, — wahrhaft eine starke Kraftprobe für menschliche Naturen. Tagelang ist es unmöglich, den genauen Schiffsort und Kurs zu berechnen! Nur ostwärts, ostwärts, über die südliche Halbkugel, vorbei an Kap Hoorn, jagt der heulende Weststurm das starke Schiff! Über zwei Wochen geht nun schon diese Höllenfahrt — die Anforderungen an die Mannschaft sind kaum mehr zu überbieten! Eine gewaltige Strecke hat die „Euterpe" inzwischen zurückgelegt, sehnlichst wartet man der Gelegenheit, den erreichten Schiffsort festzulegen. Bei der Überflutung der Kajütsräumlichkeiten ist das wichtigste Instrument — der Schiffschronometer — außer Betrieb gesetzt, wodurch es unmöglich wird, die astronomischen Beobachtungen mit genügender Genauigkeit auszuwerten.

„Steuermann, das Barometer steigt!" begrüßt ihn eines Morgens der Kapitän. „Und wir haben Feuer in der Kombüse", erwidert Fiede, „in kurzer Zeit kann heißer Kaffee ausgegeben werden!" — „Caramba, Christiansen, die ‚Euterpe' hat aber Meilen gefressen! Ich bin begierig auf den erreichten Längengrad und auf die Gelegenheit, unseren Chronometer zu vergleichen.

Mit etwas Dusel könnten wir in dieser Gegend schon einen Mitsegler antreffen, allerdings nur, indem wir einen überholen! Also bei abnehmendem Sturm müssen die wehenden Fetzen durch neue Segel ersetzt werden."

„Jawoll, Kapitän, ist alles vorbereitet! Der Wind nimmt bereits ab!" Die Sturmperiode ist überwunden, und als einige Tage darauf die jetzt bereits wieder unter vollen Segeln den Kurs verfolgende „Euterpe" ein englisches Vollschiff überholt und durch Signalaustausch der Chronometerfehler beseitigt werden kann, löst die Feststellung, daß man sich viele Seemeilen weiter voraus befindet, größte Freude aus.

Fiede ist durch diese Kraftprobe seines seemännischen Könnens und seiner Natur zum selbstbewußten Manne gereift.

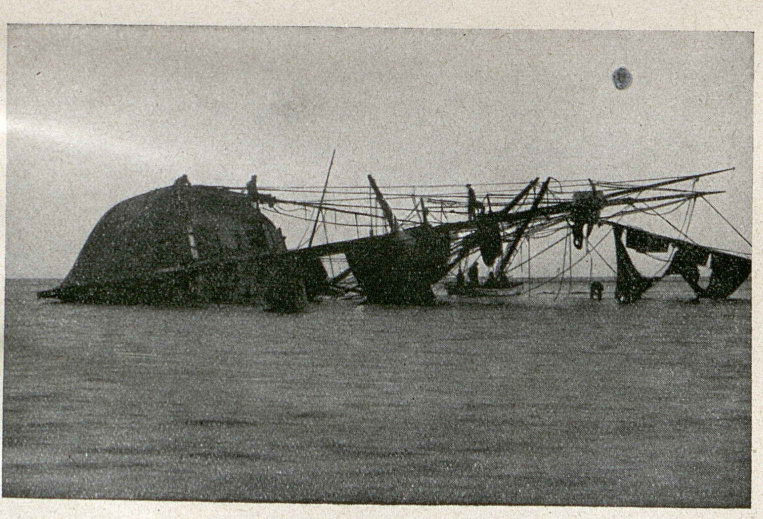
Der Termin zum Eintritt in die Marine kommt heran. Bei aller Achtung vor dem Dienst in der Kaiserlichen Marine bedeutet diese Unterbrechung seiner Berufstätigkeit für ihn zunächst kein angenehmes, sondern ein recht zwiespältiges Gefühl. Er hatte durchaus das Selbstgefühl eines Offiziers der Handelsmarine, nun sollte er wieder Rekrut werden, jeder kleine Leutnant, jeder Unteroffizier, die alle noch nicht den Wind von Kap Hoorn geatmet hatten, sollten ihm befehlen. Allerdings konnte er noch nicht ahnen, daß erstklassige Seeleute vom tiefen Wasser auch bei der Kriegsmarine in hohem Kurs standen. Noch weniger konnte seine Phantasie sich ausmalen, daß er dereinst in schwerer Kriegszeit die kaiserliche Uniformabzeichen in schnellster Reihenfolge von Rang zu Rang in Begeisterung und Ehrfurcht tragen würde.

SEGELN — SEGELN

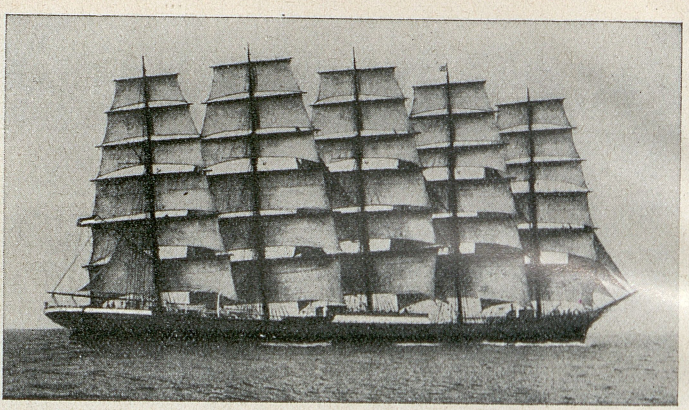
Die von langer Seereise, von Britisch-Kolumbien heimkehrende Bark „Thalassa" hat im Hamburger Hafen festgemacht. Unter der dem langen Seetörn nun entronnenen, freudig gestimmten Besatzung befindet sich eine Anzahl junger Föhrer Seeleute, auch der jüngste von den bereits zur See fahrenden Gebrüdern Christiansen. Der kaum 18jährige, schmächtige Matrose hat es eilig, nach erfolgter Abmusterung und Auszahlung seiner etwa 600 Mark betragenden Heuer Hamburg zu verlassen. Es war keine leichte Reise, fast ein halbes Jahr dauerte die Heimfahrt, ohne irgendwo Land zu sichten. Aber sonst war es ein glückhaft Schiff und ein gütiger Führer, der sich stets die Ausbildung und Überwachung seiner jungen Landsleute in jeder Beziehung als besondere Aufgabe angelegen sein ließ.

Brüderliche Kameradschaft und wohl auch die Neugierde, wie es Fiede bei der Torpedodivision in Kiel ergeht, läßt Carl den Entschluß fassen, seinen Bruder auf der Heimreise zur Insel in Kiel zu besuchen. Am nächsten Morgen, einem schneeverwehten, kalten Februartag, steht er an der Blücher-Brücke in Kiel, wo das Torpedoschulschiff „Blücher" in betriebsamer Dienstentfaltung seinen Liegeplatz hat. Davor im engen Hafen ein Rudel der kleinen, erstgeborenen Torpedoboote. Nach verschiedenen Fragen erspät er seinen Bruder, wie er dem winzigen Turmluk „S. M. Torpedoboot S 1" entsteigt. „Hallo, Fiede! Menschenskind, das ist aber ein giftiges Fahrzeug!" „Willkommen, willkommen aus See!" Viele Fragen hin und her, doch zum ausführlichen Erzählen ist keine Zeit. Urlaub ist nicht möglich, denn heute abend geht's hinaus zum Nachtschießen mit Torpedos!

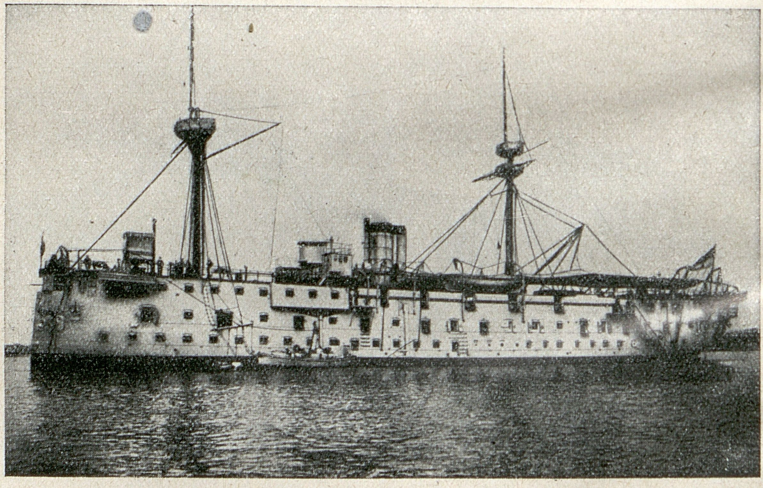
Die heimkehrende „Henriette"
Das Familien-Schiff



Schiffbruch der „Amilhujo" bei Hallig Oland
Fiede im Mast



Der Fünfmaster „Preußen“, das größte Segelschiff der Welt
Auf ihm segelten Fiede und Carl



S.M. Artillerieschulschiff „Mars“, genannt S.M.S. „Vierkant“

„Da kommt mein Kommandant, Oberleutnant z.S. Oldekopp, ein forscher Kerl! Er will mich auf eines der neuen großen Torpedoboote als Gefechtsrudergänger mitnehmen, nachher soll ich dann den Rohrmeisterkursus machen. Wir müssen hier bei der Torpedodivision mächtig Dienst tun. Aber es macht viel Spaß, denn bei der Torpedowaffe ist noch am meisten seemännischer Geist. Bei schlechtem Wetter geht es bös zu Knast, kann ich dir sagen!"

Mit staunenden Augen sieht der jüngere Bruder zum erstenmal des rege Treiben im Kriegshafen. Er kann nicht genug schauen und fragen, was diese ihm bisher fremde Welt alles vor Augen führt. Nur kurz ist dieser erste Besuch, und nachdem er noch das Auslaufen der beim Ablegen laut aufheulenden Torpedoboote mit großem Interesse verfolgt hat, geht es, tief beeindruckt von dem Erlebnis der aufkommenden Kriegsmarine, wieder nach Hause. Die jüngeren Brüder sind besonders begeistert, und Haye, der in einigen Wochen konfirmiert wird, soll mit dem gleichen Schiff, mit der alten, guten „Thalassa", die erste Reise antreten.

„Seefahrt ist Not! Und die See verlangt unsere Opfer, dazu müssen wir immer bereit sein!" hatte die Großmutter auf der Werft gesagt.

Das Jahr vergeht, und als zum Herbst Fiede als einjähriger Torpedobootsmannsmaat den kaiserlichen Dienst verläßt, um gleich darauf als Zweiter Offizier des Vollschiffes „Melete" in See zu gehen, befinden sich die anderen drei Brüder in irgendwelchen Teilen der Weltmeere. Die Großmutter mußte in ihrem Merkbuch eine besondere Seite anlegen für die Schiffsnamen und Segeldaten ihrer Enkel, zu denen im nächsten Frühjahr nun auch wohl noch der fünfte, der kleine Kobis, kommen wird.

An der kahlen Chileküste, im Schatten der hohen Uferberge vor Iquique, schwingt sich im Kreise vieler anderer Schiffe auch der Hamburger Dreimaster „Terpsichore" vor seinen Ankern. Der hier an Bord befindliche Carl zählt die Tage zur Abfahrt, denn der Aufenthalt auf dieser eintönigen Seereede war dieses Mal besonders lange, und die Entlöschung einer Kohlenladung durch die eigene Besatzung ist keine reine Freude. Der große Dreimaster ist in der langen Schiffsreihe zwischen dem großen Hamburger Viermaster „Pisagua" auf der einen und der von Carls Onkel geführten Viermastbark „Athene" auf der anderen Seite verankert. Beide Schiffe sind bekannte Schnellsegler und die jungen, tatkräftigen Kapitäne eng befreundet. Die Bootsgäste aus der Kapitänsgig haben das Gerücht an Bord gebracht, daß diese beiden stolzen Schiffe, die am nächsten Sonntag in aller Frühe die Reede verlassen, die Heimreise zu einem Wettsegeln benutzen werden. Eine Regatta um Kap Hoorn! Ein grandioser Sport! Fast gleichzeitig erreichten die glänzend geführten Schiffe die berüchtigte Südspitze. Hier war es, wo die „Athene" mit einem schweren Lenzer ohne Aufenthalt nach den Falklands gelangte, während sein Rivale „Pisagua" im Weststurm beidrehte, und der Kapitän von einer schweren Sturzsee über Bord geschlagen wurde. — Im weiteren Verlauf dieser imposanten Regatta kamen beide Schiffe wieder zusammen und erreichten nach besonders schneller Reise mit nur halbstündigem Unterschied den Hamburger Hafen. Die „Athene" als erste, kurz darauf gefolgt von der „Pisagua", von deren Gaffel die Flagge halbstock wehte.

Eines Morgens in aller Frühe große Aufregung auf den Schiffen vor Iquique. Aus dem leichten Dunst über See entschält sich zu immer klareren Formen ein geradezu phantastisches Schiff. Es muß schon ein Schiff sein, wenngleich die Formen des Rumpfes noch kaum erkennbar sind — aber eine Segelfläche, als wenn mehrere Riesenschiffe zusammengesetzt sind. Es ist fast, als wenn eine hohe Felswand herankommt. Beim Näherkommen in der leichten Morgenbrise erkennt man nun bereits das lange schwarze Unterschiff und Einzelheiten der Takelage werden sichtbar. Es ist, weiß Gott, ein einziges Schiff, und plötzlich, von vielen noch als Spuk abgelehnt, kommt die Erkenntnis: Es ist der neue Riesenfünfmaster, fast doppelt so groß wie die „Potosi" — das Fünfmastvollschiff „Preußen" auf der Jungfernreise, geführt von dem Inselfriesen, Kapitän Boy Petersen! Wie sind sie alle stolz, die deutschen Seeleute, vom Kapitän bis zum Schiffsjungen, auf diesem gewaltigsten Segler aller Zeiten unter der deutschen Flagge.

„Minsch! Minsch!" brummt der alte bärtige Bootsmann, „da ist der Erste Steuermann wohl zu Pferde! Das ist ja gar kein Schiff mehr! Mit dem im Englischen Kanal zu kreuzen, kann ja nicht klar gehen!" Und welches Staunen überall, wie der leichtfüßige, elegante Riese im Nu sämtliche Segel geborgen hat und im schneidigen Manöver hinter der innersten Schiffsreihe — ohne jede Schlepperhilfe — zu Anker geht.

Als Bootsgast in der Kapitänsgig ist Carl schon bald darauf an der Seite des hochbordigen, gewaltigen Seglers. „Donnerwetter! Ist das ein Schiff!" Dort mal an Bord! Auf diesem Schiff mal Dienst tun als Offizier, wenn er erst mal so weit ist!

Nach einer normalen Heimreise, den üblichen Winterstürmen und dramatischem Abschluß durch eine schwere Kollision vor der Elbe, bei der ein großer Teil der Takelage über Bord geht und das Heck der braven „Terpsichore", durch den Rammstoß eines Viermasters aufgerissen wird, kehrt Carl wohlbehalten zurück. — Doch beim Passieren von Cuxhaven — was ist das? Da liegt ja schon der große Fünfmaster im Hafen! Der Lotse gibt Aufklärung: Dieser neueste, größte, deutsche Schnellsegler ist bereits seit zwei Wochen hier. Wegen schweren Eisgangs konnte er nicht nach Hamburg. Ein langes Gesicht macht der Kapitän. Acht Tage vor der „Preußen" hatte er die Westküste verlassen — die muß aber segeln können, das ist ja fabelhaft! Die gesamte auf der Heimreise begriffene Salpeterflotte ist von ihr überholt.

Während des folgenden mehrwöchigen Aufenthalts auf der Heimatinsel erfolgt die Konfirmation des jüngsten Bruders. Um eine Schiffsjungenstelle auf der Bark „Undine" antreten zu können, muß der kleine, flachsblonde Kobis, der fünfte in der Reihe der Christiansenjungens, schon vier Wochen vor der sonst üblichen Zeit die Schule beenden und konfirmiert werden. Alles Sträuben der Mutter, auch das gütige Abraten des see-erfahrenen Vaters können den ranken Friesenjungen nicht von seiner innerlichen Überzeugung abbringen, daß es auch für ihn keinen anderen Beruf gibt wie den seiner Brüder und Vorfahren. Die feierliche Einzelkonfirmation wird stark dadurch beeindruckt, daß die ein Jahr jüngere Schwester Caroline mit ihrem geliebten Bruder vor dem Altar kniet — zum heiligen Abendmahl. Die uralte Orgel braust dem hinausziehenden jungen Seefahrer zum Abschied, wie sie schon vor Generationen den in See gehenden Grönland- und Ostindienfahrern nachgeklungen ist. Im Familienkirchenstuhl trocknet die Mutter ihre Tränen unter inbrünstigem Gebet für das Wohlergehen dieses, als jüngsten so besonders ans Herz gewachsenen Sohnes, den sie nun auch der See anvertrauen soll.

Zusammen verlassen Carl und der Jüngste die Insel. Der ältere Bruder will ihm in Hamburg behilflich sein und ihn an Bord bringen. Die klaren Augen des jüngsten Wyker Seefahrers grüßen noch einmal die Straße hinauf zu der in der Pforte stehenden Mutter. Er winkt zur weißen Haube am Fenster an der Werft. Der stolze Knabe unterdrückt mit festem Willem jegliche Abschiedsregung, und Vaters Händedruck auf Dagebüll ist ihm das Gelöbnis, seinen Brüdern nachzueifern.

,,Und wenn ich wiederkomme, Vater, übers Jahr, dann wollen wir wieder Musik machen! Ich habe beide Flöten mit. Meinst du, daß ich an Bord auch spielen darf?" ,,Ja, ja, mein Kobis, du mußt immer feste üben, und wenn du zurück bist, dann hol ich wieder die alte Geige hervor — das wird fein!" Ein schriller Pfiff — los geht es! ,,Grüß! Grüß!" . . . ,,Komm gesund wieder, halt dich fest, fest . . . Kap Hoorn!"

Fünf Brüder zur See, das ist schon was, und die Vorfahren aus der alten Seefahrt, die Grönlandfahrer und die Ostindienkommandeure, könnten ruhig mal aufschauen — die Christiansen würden die Musterung wohl bestehen!

SEEMANNSLOS

Um den Dienstbetrieb auf einem modernen Dampfschiff kennenzulernen, um gleichzeitig die noch fehlenden Monate der vorgeschriebenen Fahrzeit zum Besuch der Navigationsschule zu erlangen, nimmt Carl einige Tage später eine Heuer auf einem neu in Dienst gestellten Dampfer der Hansa-Linie, der „Lichtenfels''. Ein moderner, großer Frachtdampfer für die Ostindienfahrt. Schon früher hatte es ihn gelockt, andere Teile der Welt zu sehen, — immer wieder die Westküste und Kap Hoorn? Der Sinn des wissensdurstigen Jungen war auf neue Erlebnisse gerichtet. Der Dienst auf dem Dampfer, die vollkommen andersgeartete Arbeitsweise, der andere Ton und das Fehlen jenes auf den Segelschiffen so ausgesprochenen Verbundenseins mit dem Schiff, schmeckte nicht sonderlich. Aber sonst war diese dreimonatige Indienreise gefüllt an reichen Erlebnissen. Da ist der hochragende, so eigentümlich geformte Felsen von Gibraltar: Der Hüter, gleichsam Britanniens gepanzerte Faust an dieser weltwichtigen Hochstraße des Seeverkehrs. Einige Tage später der englische Marinestützpunkt Malta. Von La Valetta auf Malta, wo die unförmigen britischen Panzerschiffe kaum noch für friedliche Handelsschiffe Platz ließen, ging die Fahrt zum Suezkanal. Da ist Port Said, die markanteste Kulturgrenze zwischen Okzident und Orient. Draußen auf der Mole am Kanaleingang steht das Denkmal des Franzosen Lesseps, des Erbauers dieses gigantischen Werkes, der Schiffsstraße durch die Sandwüste. Nun geht es hinein in diese einzigartige Hauptverkehrsader nach dem fernen Osten. Gelbe Sandwüsten und Dünen zu beiden Seiten des Kanals. Im fahlen Scheine der Abendsonne begleitet eine Karawane, ein langer Zug gemächlich schreitender Kamele, das in langsamer Fahrt das schmutzige Kanalwasser zerteilende Schiff. Welch eigenartige Schiffahrt!

Vorbei an Suez und weit links den Bergen von Sinai, dann hinaus ins Rote Meer. Das eigenartige Leben und durch die Laskarenbesatzung buntbewegte Treiben ist Carl nun schon gewohnt. Als in den folgenden Wochen sich in Colombo die Tropenpracht Ceylons dem jungen Friesen auftut, ist er wie in eine andere Welt versetzt.

Während Carl noch in den Häfen Indiens unauslöschliche Eindrücke aus der fremden Welt in sich aufnimmt, hat Fiede inzwischen mit der „Melete" eine weitere Rundreise nach den Salpeterhäfen beendet und kehrt im Frühjahr zurück. Vor dem Englischen Kanal, gleichfalls auf der Heimreise begriffen, ist der Fünfmaster „Preußen" vorbeigelaufen. Da war nun nichts zu machen, denn dieser allen überlegene Schnellsegler zog auch bei der leichtesten Sommerbrise wie ein Rennsegler davon. Der Zufall fügt es, daß Fiede seinen Landsmann, den bekannten „Preußen"-Führer, ein paar Tage später trifft. — „Aber sagen Sie mal, Christiansen! Bei mir ist die Stelle eines Offiziers zu besetzen — wollen Sie in den Dienst Ihrer alten Reederei wieder eintreten?" Und ob er wollte! „Aber mit sofortigem Dienstantritt — denn die neue Reise wird bald angetreten!"

Seeklar! Normale Schleppdampfer können den Segelkoloß nicht sicher bugsieren, zu diesem besonderen Zweck hat man den großen Seeschlepper „Roland" gebaut, den stärksten des Kontinents. Dieser zieht an armdicker Stahltrosse den in den engen Gewässern ohnmächtigen Riesen elbabwärts. Der erste günstige und zuverlässige Wind darf aber nicht unbenutzt über das Schiff streichen. Bereits bei Borkum werden Segel gesetzt. Der Schleppdampfer wird entlassen, und unter dem Druck der sich immer höher türmenden Segel entflieht der selbständig gemachte Klipper den heimischen Gewässern. — Der angestrengte Dienstbetrieb, das erste Segelsetzen lassen Fiede wahrhaftig nicht viel Zeit für eigene Gedanken, aber wie er als wachhabender Offizier vom Mitteldeck seinen Blick über die gigantische Segelfläche und über die unübersehbare Menge des Tauwerks gleiten läßt, kann er sein Gefühl nicht unterdrücken, er murmelt leise für sich: „Das sind ja eigentlich zwei Schiffe! Seh ich nach vorn, so überblicke ich ein normales Vollschiff, und dreh ich mich um, dann segelt hinter mir noch eine Brigg!" — Unter lückenloser Ausnutzung der Segeleigenschaften dieses Renners und restloser Anspannung und Einsatz von Mannschaft und Material wird hier die Segelkunst zur Wissenschaft erhoben. Die Ausnutzung der vorausberechneten Wetterlage wird gleichsam zur zweiten Natur. Dem Wind, der treibenden Kraft, wird nicht erlaubt, den Segler zu überraschen, sondern die günstige Wetter- und Windlage wird aufgesucht, um so die Gegenwinde und Sturmzentren zu umgehen. In fast fahrplanmäßiger und regelmäßiger Reihenfolge stehen daher die Reisen dieses Fünfmasters einzig da.

Während Fiede im Vollgefühl, auf dem besten Schiff der Welt zu sein, diese Reise erlebte, war schon seit einigen Monaten sein jüngerer Bruder Carl in Hamburg auf der Navigationsschule. Kurz nachdem die „Preußen" wieder in der Heimat eingetroffen, mußte Fiede auch wieder zur Schule, um nach zweijähriger Dienstzeit als Schiffsoffizier sein Patent als „Kapitän auf großer Fahrt" zu erwerben. Und so verleben die beiden Brüder die nächsten Monate in gemeinsamen Schulbesuch und kameradschaftlichem Zusammenleben.

Mitten hinein in dieses einmütige brüderliche Zusammensein schlägt eine Schreckensnachricht. Die Eltern schreiben, daß von der Hamburger Reederei die briefliche Nachricht eintraf, der kleine Kobis sei schon im Januar an der Küste Australiens auf der „Undine" von einer schweren Sturzsee über Bord gerissen und habe den Seemannstod erlitten. Zum erstenmal hat das unbarmherzige Schicksal sich einen aus dieser Generation, aus diesem lebensfrohen und berufsfreudigen Kreis geholt. Arme Mutter, der du ihn, deinen Jüngsten, so besonders schwer hinausziehen ließest, wie wird dir und euch das Herz schwer sein bei dem Gedanken, daß euer Kleinster, der tatenfrohe, friesische Schiffsjunge, ein Opfer der See werden mußte.

Schlummre sanft auf kühlem Grunde,
von den Wellen eingewiegt.
  Deiner Mutter bing' ich Kunde,
  wo ihr Kind begraben liegt . . .

Und du, alte Großmutter, wirst in deinem Merkbuch auf der Seite der „Undine" ein schwarzes Kreuz machen, wirst mit deinen kargen Worten zu trösten versuchen . . . Denn ein Höherer sitzt am Steuer und spricht: „So soll es sein."

Die Zeit verrauscht. Fiede bestand das Examen zum „Kapitän auf großer Fahrt"; Carl — nach absolviertem Steuermannsexamen — sah seinen Wunsch in Erfüllung gehen und wurde Offizier auf der bewunderten „Preußen". Peter ist in die Dienste der „Kosmos-Linie" getreten.

So pflügen und kreuzen die Brüder Christiansen die Weltmeere, bis doch einmal — fern, fern auf der unwirtlichen Reede von Antofagasta ihre Wege zusammenlaufen. Für einen Tag. Dann geht Peter wieder heimwärts, Carl nach Norden, Fiede in die winterliche Sturmfahrt um Kap Hoorn. Seemanslos.

KAISERLICH DEUTSCHE MARINE

An der Brücke der Schiffsartillerieschule im neuen Marinestandort Sonderburg liegt das Artillerieschulschiff „Mars". Dieses in der Kaiserlichen Marine die graue Vorzeit verkörpernde, in seiner ungetümen Form einzigartige Schiff ist von lebendigstem militärischen Leben erfüllt. Außer den verschiedenartigsten Lehrgängen für Geschützführer und den Seeoffiziernachwuchs erhalten hier die Marineeinjährigen ihre artilleristische Ausbildung zum Reserveoffizier.

Vor einer riesigen 24-cm-Ringkanone ganz alter Konstruktion stehen etwa 30 Einjährige angetreten im weißen Exerzieranzug. Ein schnauzbärtiger Oberstückmeister hält Instruktion über die Kunst, mit dieser ehrwürdigen Schleudermaschine wirklich zu schießen, das heißt, Exerzieren nach dem alten heiligen Exerzierreglement ist ihm die Hauptsache. Der dienstüberwachende Oberleutnant muß von Zeit zu Zeit den alten Deckoffizier davon abhalten, in seinen Erläuterungen über das Schießverfahren in der Königlich Preußischen Marine nicht zu weitschweifig zu werden.

„Aber das sage ich Ihnen, Einjährige, wir werden noch schießen mit diesen Kanonen! Und Sie werden es vielleicht erleben, was ich Ihnen vorhin andeutete, daß diesen Kanonen eine Eigentümlichkeit anhaftet, indem nämlich beim Abschuß von Zeit zu Zeit der Pivotbolzen bricht, wobei es Tote und Verletzte gegeben hat. Also sehen Sie sich vor und studieren Sie eifrig die Bedienungsvorschriften, denn wer mit diesen Kanonen schießen gelernt hat, für den ist es eine Kleinigkeit, die moderne Schiffsartillerie zu beherrschen."

„Melde, Unterricht beendet, Herr Oberleutnant!"

„Sehr schön, Oberstückmeister, aber jetzt mal die Einjährigen in die 15-cm-Batterie, damit ihnen die Gliedmaßen gelockert werden!"

„Antreten zum Exerzieren! Geschützbedienung gewechselt! Deckung! An die Geschütze!"

Barhäuptig, mit aufgekrempelten Ärmeln tobt die Schar der jungen Seeleute in der Batterie. Das laute Getöse des Exerzierens und die mit äußerster Lungenkraft gebrüllten Kommandos geben diesem Geschützexerzieren das Gepräge.

Am 3. Geschütz erhebt gerade die Nummer 1 die in der geballten Faust haltende Abzugsleine — es ist der einjährig-freiwillige Matrose Carl Christiansen von Wyk —, wie die alles übertönende Donnerstimme des Exerziermeisters durch die Decks hallt: „Halt, Batterie, halt!"

„Schluß für heute — es war auch genug!" Mit rotglühenden Gesichtern stehen die Einjährigen in Reih und Glied, alles junge Schiffsoffiziere der Handelsmarine. Die ersten drei Monate nach dem Eintritt sind in Wilhelmshaven mit der infanteristischen Ausbildung zugebracht, und glücklich und froh war man, nun vor 8 Tagen auf den sagenreichen alten „Mars" als erstes Bordkommando eingeschifft zu werden, um hier, bevor man als Reserveoffiziersaspirant auf die Schiffe der Hochseeflotte verteilt wurde, das umfangreiche Pensum der Schiffsartilleriekunde zu erledigen.

Prüfung der Offiziersaspiranten Ende September! Nach einem Batterieexerzieren mit allen Schikanen und einem Examen in Anwesenheit des Kommandanten, Kapitän zur See Jasper, mit einem großen Stabe ist Schlußbesichtigung in der Achterbatterie.

„Die Leistungen der Einjährigen entsprechen den Anforderungen, die ich an Sie stelle. Seien Sie eingedenk, daß Sie im zweiten Halbjahr auf anderen Gebieten viel zu lernen haben, bis Sie zum nächsten Kursus wieder herkommen. Ich ernenne Sie zu einjährigen ‚Obermatrosen'!"

Am 1. Oktober in Kiel. Verteilung der Einjährigen auf die Schiffe der Hochseeflotte. In der Kaiserlichen Werft, im Ausrüstungsbassin, liegt das umgebaute Linienschiff „Kaiser Barbarossa".

„Bootsmann der Wache, was sind das für Leute?" hört man den Wachtoffizier rufen. Schon steht der älteste Einjährige vor ihm: „Melde, sechs einjährige Obermatrosen an Bord kommandiert!" Es war der kleine Leutnant zur See Bernis, im Kriege als U-Bootskommandant gefallen, der in der folgenden gemeinsamen Borddienstzeit den Einjährigen stets ein guter Berater und ein getreuer Kamerad war.

Ein ganz neuartiges Leben tut sich nun den auf diesen Linienschiff der Hochseeflotte zur Ausbildung vornehmlich im Wach- und Brückendienst an Bord kommandierten Einjährigen auf. Das frohe Zusammenleben mit den um einige Jahre jüngeren Fähnrichen in der stets von Munterkeit und Tatendrang erfüllten Fähnrichsmesse war fraglos die beste Seite des Bordlebens. Verteilt auf die Division, wurde der Dienst unter dem wachhabenden Offizier und zusammen mit den Fähnrichen versehen. Ein recht rauhbeiniger Kommandant, Kapitän zur See Funke, im Kriege Geschwaderchef, ein betriebsamer, die Mitglieder der Fähnrichsmesse stets in Schwung haltender Erster Offizier, Korvettenkapitän Behnke, geben dem Schiff das Gepräge.

„Aber hier ist doch mehr los wie auf dem alten ‚Mars' in Sonderburg!" In den nächsten Tagen soll „Barbarossa" erstmalig im Geschwaderverband evolutionieren. „Donnerwetter, das ist vielleicht 'ne Sache!" Das übersteigt alle bisherigen Schilderungen! Zusammen mit ihrem Oberleutnant, der als wachhabender Offizier von seinem Standort vor dem Kommandoturm das Schiff führt, sind Carl und ein anderer Einjähriger auf der Kommandobrücke, um durch Winkelmessen die Abstände in der Kiellinie zu messen.

„Signal: Wendung 4 Strich nach Steuerbord!" „Signal: Nieder!" brüllt es von oben. „Steuerbord zwanzig! Alle Maschinen große Fahrt!" ertönt die Stimme des wachhabenden Offiziers. Der Rudersmann, Posten, Maschinentelegraph, Fahrtball, die Befehlsübermittler wiederholen alle gegebenen Befehle mit lauter Stimme. Dazwischen der Ruf des Kommandanten: „Wie peilt ‚Wittelsbach'?", und mit erhobener Stimme: „Wie weit Vordermann?" „150, 165 — Entfernung nimmt zu!" — „Halten Sie gefälligst die Nase nach vorn, Einjähriger!" — „Der Mann steuert wie ein Kringelbäcker! Sehen Sie das überhaupt nicht?" hagelt es auf den wachhabenden Offizier nieder.

Während so auf der Kommandobrücke mit eiserner Hand der Betrieb des neu in Dienst gestellten Schiffes in feste Formen gezwängt wird, wird gleichzeitig in den Geschütztürmen und Kasematten sowie Torpepdoräumen „Klar Schiff" exerziert. Die neu eingeschifften Teile der Besatzung sollen in möglichst kurzer Zeit mit den Einrichtungen und Waffen des Schiffes vertraut werden. — So geht es tagelang, nein wochenlang, bei jedem Wetter den ganzen Herbst hindurch: Nachtfahrtübungen, Nebelfahrten, Torpedoschießen und Abwehren von Torpedobootsangriffen wechseln ab mit Einzelschießübungen und Gefechtsschießen nach der geschleppten Scheibe. Wie ein inhaltsreicher Film rollt sich für die Einjährigen in einer sechsmonatigen Zeit der Flottendienst auf dem Linienschiffe ab. Neben dem reich angefüllten und teilweise anstrengenden Dienst entspinnt sich ein unübertreffliches kameradschaftliches Leben, und hier werden für manche die Grundlagen für Kameradschaft und Freundschaft fürs Leben gelegt.

Als wohlbestallte Bootsmannsmaate nach mühsam bestandenem Examen, Goldanker auf dem Arm und Goldtressen an der Jacke, trifft sich der Jahrgang wieder geschlossen in Sonderburg auf dem alten, ehrwürdigen „Mars", wo ein sechswöchiger konzentrierter Artillerielehrgang sofort begonnen wird. Es kommt der große Tag, an dem das alte, brave Schulschiff, das man eigentlich schon an seinem Liegeplatz festgewachsen wähnte, zu seiner letzten Schießübung in See fahren soll! Es soll nämlich außer Dienst gestellt werden, und vorher muß noch sämtliche an Bord befindliche Munition für Schießübungen verfeuert werden. Durch tiefes Zischen und Fauchen und das Entströmen gewaltiger Dampfmengen wird die Fama bestätigt, daß S.M.S. „Mars" noch mit eigenem Dampf zur See fahren kann. Es wurde von vielen Seiten angezweifelt. Die alte liegende Niederdruckmaschine entstammte ja noch seinem Vorgänger, dem ersten deutschen, seinerzeit von England angekauften Artillerie-Schulschiff „Renown". Als man dieses Schiff seinerzeit abwrackte, fand man die Maschinenanlage noch sehr brauchbar und baute, mit alter preußischer Sparsamkeit, um diese Maschine herum ein neues Schiff — und das war der „Mars"! In der Invalidität dieses alten Veteranen hatte man sich aber doch sehr geirrt, denn er konnte mit Leichtigkeit noch mit 12 Knoten die Anläufe zum Schießen fahren. Ganz Sonderburg, die liebliche kleine Marinegarnison, ist auf den Beinen, als das ehrwürdige Schulschiff zum letztenmal durch die

Lücke der Pontonbrücke fährt. Das Aufheulen der altertümlichen Dampfpfeife bricht sich am uralten Gemäuer des Sonderburger Schlosses, gleichsam als ein trauernder Abschiedsgruß an seinen Standort.

Die Offiziersaspiranten sind in der Achterbatterie um die alte 24-cm-Kanone angetreten, die letzte dieser Art in der Kaiserlichen Marine. Es soll tatsächlich mit diesem Geschütz die Munition, die noch an Bord ist, verfeuert werden. Nicht gering ist die Aufregung, hat doch der alte Oberstückmeister erstaunliche Geschichten von früheren Schießübungen und dabei passierten Vorfällen erzählt. Der Bootsmaat Christiansen hat die Tätigkeit der Nr. 3 am Geschütz und als solcher den herausgedrehten Verschluß zu bedienen. Das bereits klargemachte Geschütz ist „ausgerannt", das heißt, es ist auf seiner Lafette durch die Geschützpforte so weit herausgeschoben, daß beim Abschuß der Rücklauf auf der Lafette von Bremsen und armdicken Tauen aufgefangen werden kann.

Inzwischen pflügt der alte „Mars" die Sonderburger Bucht. In etwa 6 km Entfernung wird durch einen Schleppdampfer die große Scheibe vorbeigezogen. „Feuergefecht an Steuerbord!" „Achtundfünfzig Hundert!" „Schieber links — Zwo Zehn!" hallen die Befehle durch die Sprachrohre.

Mut bei allen Dienstobliegenheiten ist auch jetzt die Parole. Mit schlotternden Knien zielt der Geschützführer auf die Scheibe. Nach seinen Handbewegungen kurbeln über 20 Mann die verlangte Seitenrichtung, während gleichzeitig durch andere die Höhenrichtung eingestellt wird.

Jetzt hat er das Ziel, wenigstens ungefähr, und fast gleichzeitig mit der Armbewegung für Sicherstellung reißt er ab: Ein ohrenbetäubender dumpfer Krach löst endlich die Spannung. Mit schwerem Ruck rennt das Geschütz ein, um sofort von der Bedienung mit der nächsten Granate neu geladen und ausgerannt zu werden. Dichter Pulverdampf erfüllt die Batterie und bald auch alle Decks: eine anschauliche und wirklichkeitsgetreue Gefechtsübung aus der Zeit des Krim-Krieges und gewissermaßen die Ehrensalve für die Artillerie der alten Marine. Nachdem die vorhandenen 11 Granaten verfeuert und das „Halt! Batterie halt!" das Schießen beendet, dreht das Schulschiff auf Kurs nach Kiel und wird hier in der Kaiserlichen Werft zur letzten Außerdienststellung festgemacht. Es finden in den nächsten Tagen Abschlußbesichtigung und Examen der Offiziersaspiranten statt. Noch einmal klappen die Verschlüsse, die Kanonen werden in Zurrstellung gebracht — und der brave alte „Mars" hat sein bewegtes Schulschiffsdasein ausgehaucht!

Nach einem kurzen Heimatsurlaub, bei dem Carl Christiansen zum ersten Male zur Uniform den von seinen Geschwistern geschenkten Offizierssäbel trägt, führt ihn das neue Kommando an Bord S. M. S. „Schwaben". Der Dienstantritt erfolgt im Ostsee-Kriegshafen zu Beginn der Kieler Woche, wo die „Schwaben" Zeitweilig als Wachschiff fungiert und die Repräsensation des Kriegshafens zu erledigen hat. Als Vizesteuermann ist er nun Offiziersdiensttuer und hat des öfteren als wachhabender Offizier die persönliche Verantwortung für den täglichen Dienstbetrieb auf dem großen Schiff. Die „Schwaben" hat ihren Liegeplatz unweit der Kaiserjacht „Hohenzollern", und der ganze Verkehr zum Kaiserschiff und zwischen den unzähligen Schiffen aller Art pulsiert in bunter Folge in nächster Nähe des Wachschiffes.

„Achten Sie besonders darauf, wenn das Kaiserliche Verkehrsboot „Hulda" von der „Hohenzollern" ablegt, damit die Sicherheitswache mit Trommler und Pfeifer rechtzeitig an Deck angetreten ist. Seine Majestät hat ein scharfes Auge und kritisiert sofort!", instruiert der Erste Offizier den Wachtoffizier. — „Doch ein Mordsunterschied!" denkt innerlich der Vizesteuermann. „Im vorigen Sommer noch Kanonen drehen auf dem braven ‚Mars' in Sonderburg und jetzt Offiziersdiensttuer auf einem Linienschiff!" Stillvergnügt stolziert er auf dem heiligen Achterdeck auf und ab, bis ihm plötzlich von der Kommandobrücke die durch das Megaphon gerufene Meldung aus seinen Betrachtungen scheucht: „ ‚Hulda' mit Stardarte legt ab — passiert achtern!"

„Herrgott! Der Kaiser wird in weniger als einer Minute in größter Nähe vorbeifahren, und du hast die Verantwortung, daß die Ehrenbezeigung des Wachschiffes klappt!" — „Bootsmann der Wache: Die Sicherheitswache auf die Schanze! Front nach Backbord!" — Wie aus der Pistole geschossen stürmen die gut eingetrimmten, bereit gehaltenen Mannschaften über die Treppe auf das Achterdeck und stehen nach einigen Sekunden in Reih und Glied — schnurgerade ausgerichtet! Schmuck und straff sehen sie aus im Paradeanzug. Der Trommler hebt die Wirbel, die Querpfeifen sind gezückt in Erwartung des Befehls zur Ehrenbezeigung, zum Präsentieren und zum Anschlagen des Präsentiermarsches. Jetzt braust das Kaiserliche Verkehrsboot heran, und „Oberdeck, stillgestanden! Front nach Backbord!" schallt zum erstenmal in seiner Marinelaufbahn die Stimme des Wachtoffiziers über Deck.

Die Griffe klappen, die Musik setzt prompt ein, — alles in bester Ordnung! Er selbst steht an der Backbordreling, des kaiserlichen Gegengrußes gewärtig, als plötzlich das schon in der Nähe befindliche Verkehrsboot scharf abbiegt und seinen Kurs nach vorn nimmt!

„Verfluchte Situation! Jetzt heißt es handeln, sonst gibt es einen Mordskladderadatsch!" Die lustig weiterspielende Musik wird durch einen schrillen Pfiff der Batteriepfeife unterbrochen: „Die Wache auf die Back!" schallt es über Deck, und mit fliegenden Rockschößen, gefolgt von der Sicherheitswache, geht es über Treppen und Oberdeck im Galopp nach vorn. Hier steht die Sicherheitswache gerade wieder angetreten mit präsentiertem Gewehr — Musik setzt wieder ein —, als in kürzester Entfernung das Kaiserboot vorbeirauscht und der oberste Kriegsherr durch kurzen Gruß für die Ehrenbezeigung dankt.

Neben der weiteren Ausbildung zum Wachtoffizier und in der Artillerie benutzt der Vizesteuermann diese Übung in besonderem Maße dazu, sich mit den Einzelheiten der verzweigten Organisation der Kaiserlichen Marine und dem gewaltigen Problem des weiteren Ausbaus unserer Seemacht vertraut zu machen. Trotz seiner erst kurzen Dienstzeit hatte die nationale Idee, unsere vom Kaiser so sehr geförderte Seemachtgeltung, ihn mit allen Fasern seines Herzens eingenommen und begeistert. Seine weiten Seereisen nach fast allen Teilen der Welt hatten ihm den gewaltigen Umfang des deutschen Handels und der deutschen Schiffahrt vor Augen geführt. Die eindrucksvolle Fahrt nach dem Osten, vorbei an den Hochburgen und den Schüsselstellungen der englischen Weltmacht, hatten ihm die Aufgaben und die auf Tradition beruhende Macht der englischen Marine gezeigt. Der enorme Aufschwung unseres Handels, in Verbindung mit der ständigen Weiterentwicklung unserer Kolonien, mußte den starken Schutz des Reiches, den starken Arm einer über die Weltmeere hinausreichenden Marine hinter sich haben, wenn nicht eines Tages von einer stärkeren Seite ein gebieterisches Halt im Wege der Entwicklung geboten werden sollte. Mit eiserner Energie und unter Überwindung größter Schwierigkeiten führte der Baumeister der deutschen Flotte, der Admiral von Tirpitz, unbeirrt durch Schreier und Nörgler im eigenen Vaterlande, den Ausbau der Flotte weiter. Schiff für Schiff, Linienschiff und Kreuzer, immer einer besser als der andere, wird der deutschen Seemacht hinzugefügt.

Seitdem wir uns im Schiffbau für die Kriegs- und Handelsmarine vom Ausland unabhängig machten, hat der Schiffbau auf deutschen Werften große Triumphe gefeiert. Der größte und schnellste Segler der Welt vollbringt unter der deutschen Flagge erstaunliche Rekordreisen ums Kap Hoorn, während die auf deutschen Werften gebauten Schnelldampfer schon zweimal das Blaue Band des Ozeans erringen konnten. Im Kriegsschiffbau werden wir in Kürze den englischen Dreadnaughts ebenbürtige Schiffe entgegenstellen können, und die im Bau befindlichen Großen Kreuzer werden uns endlich die schon so lange ersehnten Auslandsschiffe bringen! — Fürwahr, der Ausblick in die Zukunft ist schön für unser herrliches Deutschland! Der Flotten-Verein sorgt für nationale Aufklärung auf dem Gebiet der Seegeltung und trägt den See- und Marinegedanken weit hinein in die seefremden Bevölkerungsschichten. — „Und so muß es sein!", hat der Kommandant sich vor einigen Tagen bei einem Offiziersvortrag ausgedrückt: „Eine Anzahl ungestörter Jahre im weiteren Ausbau der Flotte. Außer unserem Kreuzergeschwader in Ostasien ein weiteres fliegendes Geschwader aus modernen, kampfkräftigen Einheiten, mit denen wir immer da zur Stelle sind, wo man uns Schwierigkeiten macht, und worauf das Vertrauen des deutschen Kaufmannes auf die Sicherheit der Seehandelswege beruhen wird.

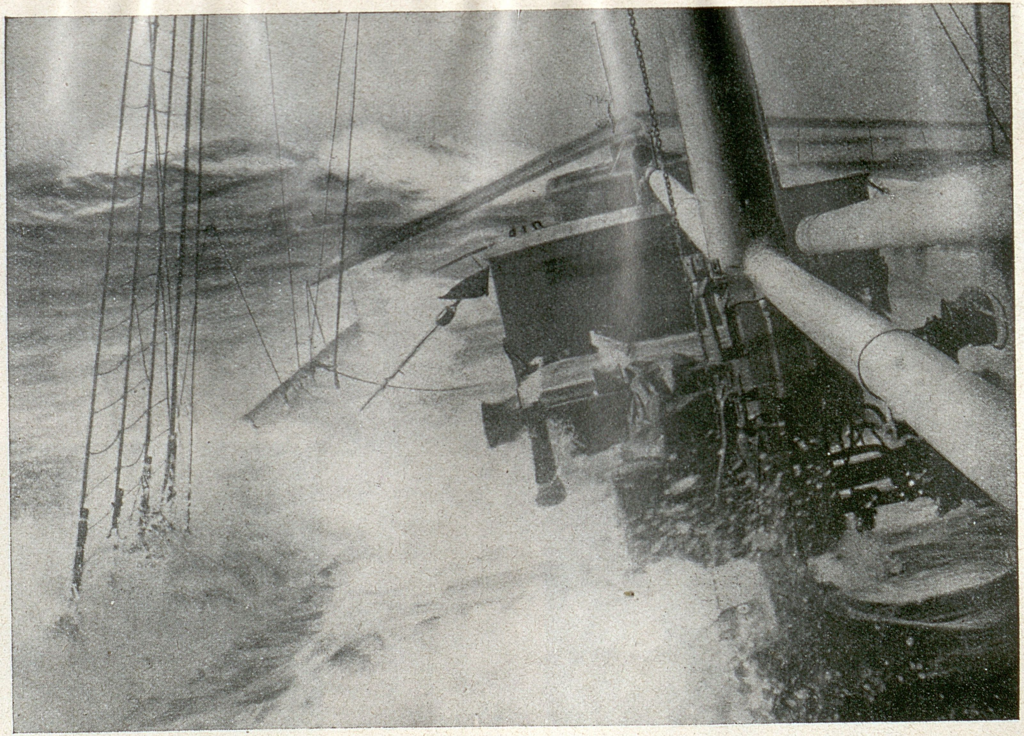
Aber so weit sind wir noch nicht, meine Herren, wir müssen Geduld haben, bis unser Meister alle Bausteine zusammengefügt hat. Bis dahin haben wir alles daranzusetzen, daß die Organisation und die Ausbildung in der Kaiserlichen Marine den höchsten Grad erreicht!"

So waren die Ansichten und Hoffnungen in den letzten sechs Jahren, die dem Weltkrieg voraufgingen. In der Marine wurde

„Ich heiße Kognak!"

Menschenfresser der Südsee

Deutsche Polizeitruppe der Südsee



Krieg!

Der Blockadebrecher bei schwerer See in englischen Gewässern auf den vielseitigen Ausbildungsstationen unheimlich gelehrt und gelernt, und in der Hochseeflotte nach dem Rezept des Admirals Koester und des Prinzen Heinrich von Preußen eigentlich ununterbrochen zur See gefahren und exerziert.

Fiede ist von seiner letzten, fast zwei Jahre dauernden, großen Segelschiffsreise heimgekehrt. Während dieser letzten, langen Abwesenheit hatte außer der Familie sich ein junges Mädchen um den fernen friesischen Seemann gesorgt. Man hatte vor Jahren zusammen gesegelt, Fiede hatte erzählt von seinen weiten Seefahrten und seinen Erlebnissen in fernen Ländern. Das gegenseitige Interesse hatte sich über den Prüfstein der langen Trennung zur ernsten Neigung entwickelt. Es war ein großes Fest, diese erste Verlobung im Hause Christiansen. Die ganze weitläufige Sippe, der große Bekannten- und Freundeskreis war versammelt. Neben den markigen ernsten Friesenköpfen und den Frauen im vollen Schmuck ihrer Festtracht sieht man die knorrigen Gestalten der holsteinischen Hofbesitzer aus der Familie der Braut. Zum ersten Male seit der Trauerbotschaft vom verunglückten jüngsten Sproß der Familie schallt wieder Fröhlichkeit durchs Haus.

Ein Blatt im Buche von Fiedes Seemannslaufbahn hat sich gewendet. Er ist von seinem geliebten Segelschiff zum Dampfer übergegangen. Aus welchem Grunde, wer kann das sagen? Auch er selbst wohl nicht. Wahrscheinlich die Erkenntnis, daß die romantische Segelschiffzeit mit Riesenschritten dem Ende entgegenging, vielleicht auch die bei ihm von jetzt ab auftretende Neigung für die technischen Errungenschaften auf dem Gebiete der Schiffahrt. Nach einer kurzen Dienstzeit als Erster Offizier übernimmt er das Kommando des Dampfers „Pera", um nach einigen Reisen in die nördlichen Gewässer ein anderes Schiff, den Dampfer „Marie Leonhard", zu führen. Inzwischen ist der junge Kapitän verheiratet. Es ist in der Ehe, wie es immer in dieser Familie gewesen: Das Leben der Frau teilt sich in Hoffen und Sorgen und in Freude auf ein kurzes Wiedersehen. Erfolgreiche Reisen mit seinem Schiff und die Zufriedenheit seiner Reederei können Fiede aber nicht in seiner ureigensten Natur befriedigen. Er vergleicht zu sehr das vergangene, ihm zu zweiten Natur gewordene Leben auf den stolzen, großen Segelschiffen mit der beschaulichen Seefahrt auf diesen Dampfern.

„Lieber Carlbruder!", schreibt er eines Tages seinem von Brasilien heimkehrenden Bruder, „Mit meinem Dank für Deinen Glückwunsch zur Übernahme meines neuen Schiffes möchte ich Dir gleichzeitig sagen, wie es mir in der letzten Zeit ergangen ist. Als Kapitän eines ganz neuen und verhältnismäßig großen Dampfers bin ich schon zufrieden, aber ich finde nicht genug dienstliche Befriedigung. Das kommt wohl daher, lieber Bruder, daß wir alle besonders eng mit der Überlieferung aus der alten glorreichen Segelschiffahrt verwachsen sind, und daß es uns vergönnt war, auf dem herrlichsten dieser Schiffe Dienst zu tun. Ich beschäftige mich neuerdings viel mit technischen Fragen. Mein Interesse für die Entwicklung der Motoren ist Dir bekannt; ich bin auch der Überzeugung, daß der Motorantrieb für große Schiffe bald kommen wird. Dann muß man mit Kenntnissen gerüstet sein. Die meisten Seeleute kümmern sich zu wenig um technische Fragen.

Übrigens gratuliere ich herzlichst zu Deiner Beförderung zum Leutnant zur See. Du kannst versichert sein, daß wir alle recht stolz darauf sind, daß unsere Familie den ersten Marineoffizier von der Insel stellen durfte. Den Seeoffiziersdolch, das neue Zeichen Deiner Würde, möchte ich Dir schenken, und zwar auf der Klinge mit unserem altfriesischen Spruch: „Liever düad als Slaw!" Mögest Du diese Waffe im Sinne dieses Spruches viele Jahre im Kaiserlichen Dienst tragen!

Solltest Du nach Rückkehr zu einer Übung einberufen werden und noch an den Flotten-Sommerübungen teilnehmen, so könnte es ja möglich sein, daß wir uns irgendwo auf See treffen; jedenfalls werde ich aufpassen. Also weiter Gott befohlen und frohe Heimkehr! Dein Fiedebruder."

Auf der Außenrede von Helgoland liegen in langen Reihen die Geschwader und Aufklärungsgruppen der deutschen Hochseeflotte vor Anker. Die rote Felseninsel und besonders das Unterland und die Landungsbrücke sind überflutet von Offizieren, Ordonnanzen und Beurlaubten der Schiffe. In der Abenddämmerung drängt sich die Unzahl der Pinassen und Motorboote um den Landungssteg. Die Bootssteuerer rufen abwechselnd die Schiffsnamen, um ihren Leuten das Auffinden des Bootes zu erleichtern. Durch das Gewühl auf der Landungsbrücke bahnt sich ein junger Offizier im Meldeanzug seinen Weg, um in der inzwischen eingebrochenen Dunkelheit das richtige Boot zu finden. „Blücher", „München", „Hamburg", „Wittelbach", „Mainz" schallen die Rufe durch den Abend. „Verdammt, ob ich hier kein Boot finde?" „ ‚Roon' setzt ab!" „Aha, da ist sein Schiff!"

Über das Seefallreep geht es an Bord des in der Nordseedünung leicht schlingernden Panzerkreuzers. Mit dem üblichen „Melde mich gehorsamst an Bord!" wird der wachhabende Offizier begrüßt. Mit dem Glockenschlage 8 Uhr steht der neueingeschiffte Reserveoffizier vor dem Kommandanten, Kapitän zur See Scheidt, auf der Brücke: „Leutnant zur See Christiansen meldet sich zur Ableistung einer Übung an Bord kommandiert!" „Danke sehr! Morgen übernehmen Sie der erste Wache!"

Wenn nun nachts das blitzende Leuchtfeuer von Helgoland oder am Tage der Leuchtturm von Amrum und vom Roten Kliff über der Kimm stehen, gedenkt er der alten, braven „Henriette", des kleinen Wyker Schoners, auf dem er und die Brüder und so manche andere Föhrer Seeleute die Nordsee kreuzten. Als eines Tages, während der Abendwache, ein schwedischer Schoner von ganz ähnlichem Aussehen der „Henriette" vor leichter Westbrise vorbeisegelt, da wird die Erinnerung lebendig. „Wenn das nun Onkel Krischan wäre, dann könnte ich durchs Glas genau sehen, ob er auf meinen Anruf reagiert. Ganz sicher würde er mit einer Handbewegung mir zu verstehen geben, daß die qualmenden Kriegsschiffe sein Interesse nicht im besonderen Maße erregen!" Doch Onkel Krischan mit seiner „Henriette" wird die Gewässer um Helgoland nicht mehr kreuzen.

Es war vor drei Jahren, als Carl die Trauernachricht erreichte, daß nach langem Warten keine Hoffnung mehr sei auf die Rückkehr des Schoners. Unweit der englischen Küste war das Schiff zuletzt gesichtet, und seitdem fehlte jede Spur von dem schönen Wyker Schiff. Ob eine schwere Bö in der nächsten Nacht es zum Kentern brachte, oder ob grobe See ihm ein Leck zufügte — ungeklärt bleibt die Ursache des Untergangs und des Seemannstodes von Onkel Krischan mit seiner ganzen Besatzung. Die alte, nun schon 80jährige Großmutter hoffte von Woche zu Woche, bis es auch ihr zur Gewißheit wurde, daß die unerbittliche See das von ihrem Gatten erbaute gute Schiff zusammen mit ihrem Sohn genommen hatte.

Rückmarsch der gesamten Hochseeflotte von der Nordsee um Skagen nach der Ostsee: Herrlicher Sonnenschein spiegelt sich auf dem fast glatten Wasser des Kattegatts. Die endlose, lange Reihe der in Kiellinie dampfenden Flotte zieht sich in Nähe von Kap Skagen in das Kattegatt hinein, um nachher durch den Großen Belt dem Kieler Kriegshafen zuzustreben. Leichte Rauchsäulen steigen von den Schiffen fast kerzengerade in die Luft. Hinter den Linienschiffen, ziemlich am Ende dieser imposanten Schiffsreihe, fahren die Aufklärungsschiffe, geführt von dem Panzerkreuzer „Blücher". Auf der taktischen Nr. 3 dieses Verbandes, dem Großen Kreuzer „Roon", hat soeben der Leutnant zur See Christiansen auf der Kommandobrücke den Wachtoffizier abgelöst und selbst die Wache angetreten. In müßiger Mittagsruhe dampft die Flotte gen Osten, und auf den Schiffen sonnen sich nach dem Mittagessen die Mannschaften überall an Deck. Auch auf der Kommandobrücke, wo sonst bei Manövern die Luft von lauten Befehlen, Wiederholen und Ausrufen der Signale durchschnitten wird, herrscht eitel Ruhe und Frieden. Der Leutnant steht an der Steuerbordbrückennock und freut sich des imposanten Bildes der stolzen Schiffsreihe. Zu beiden Seiten der Linie zieht eine große Anzahl Handelsschiffe aller Arten friedlich ihren Kurs. Außer tiefbeladenen, auch östlichen Kurs verfolgenden Dampfern, die wohl zumeist Steinkohlen von England nach den Ostseehäfen schleppen, sind auf Gegenkurs verschiedene, mit hoher Holzdecksladung befrachtete Dampfer in Sicht. Im gleichen Augenblick, als Carl mit bloßen Auge auf zweien der entgegenkommenden Dampfer die deutsche Flagge erkennt, erschallt der Ruf von der Signalbrücke: „Handelsdampfer winkt an!" Schon kommt der Funkspruch: „Kapitän Christiansen an Leutnant Christiansen. Herzliche Grüße und gute Heimfahrt!" — „Aha, das ist er!" Einer der beiden deutschen Handelsdampfer ändert augenfällig seinen Kurs auf die lange Linie der Kriegsschiffe, dreht in einer kurzen Entfernung beim Flaggschiff wieder zurück und dampft in kurzem Abstand an den Kreuzern vorbei. ,,Signalgast! Winkspruch zurück: Danke vielmals, wünsche glückliche Reise und auf frohes Wiedersehen!'' Es ist die ,,Marie Leonhard'', und Fiede, den Kapitän, erkennt man auf der Kommandobrücke. Welch ein Spaß für die beiden Brüder, sich hier zu begrüßen! Jetzt ist Fiede fast querab, die Flagge im Heck senkt sich zum Gruß, und auch auf ,,Roon'' wird die Kriegsflagge gedippt. Die beiden Brüder schwenken die Mützen, als plötzlich von Fiedes Dampfer die in der Handelsmarine übliche Begrüßung durch drei lange Töne mit der Dampfpfeife aufheult. Durch die Begeisterung der brüderlichen Begrüßung hat der Leutnant für den Augenblick vergessen, daß er auf der Brücke eines Kriegsschiffes steht. Er wähnt sich auf einem Handelsdampfer, und mit lauter Stimme schallt der Befehl über die Brücke: ,,Dampfheuler — dreimal lang!'' — Die augenblickliche Wirkung dieser so freundlich gemeinten Begrüßung war hervorragend. Nicht nur auf dem eigenen Schiff wurde es lebendig, durch die ganze Linie setzte sich die Unruhe fort. Anruf vom Vorder- und Hintermann: ,,Was bedeutet das Signal?'' — Signal durch die ganze Linie vom Flaggschiff: ,,Wie heißt der Wachtoffizier? Sofortige Meldung über Bedeutung des akustischen Signals'' und noch viel mehr. Der Kommandant erscheint persönlich an Deck, anscheinend aus der Mittagsruhe aufgescheucht und in entsprechender Stimmung. Jedenfalls: Zustand auf der ganzen Linie! Aber Fiede merkte nichts davon, er dampfte mit Flaggengruß und Mordsgetute der Dampfpfeife an allen Schiffen vorbei und verschwand nach wenigen Minuten in dem zurückbleibenden Rauchschleier der deutschen Hochseeflotte. — Am nächsten Morgen Verweis wegen falscher Anwendung akustischer Signalmittel. Sonst aber, von allen Seiten, auch vom sonst so gestrengen Kommandanten, viel Verständnis für die Art der brüderlichen Begrüßung im Kattegatt.

Nach erfolgter Rückkehr nach Kiel und Abschluß der interessanten Dienstleistung auf S. M. S. ,,Roon'' finden wir Carl schon kurz darauf auf der Ausreise nach Ostasien, dem stillen Traum einer schon lang gehegten Hoffnung! Er ist in den Dienst des Norddeutschen Lloyd eingetreten und hat sich für eine mehrjährige Tätigkeit in dem ausgedenhten Schiffahrtsnetz dieser weltumspannenden deutschen Großreederei verpflichtet.

SCHIFFSBRUCH

Auf der stillen Heimatinsel erwartet die Familie mit größtem Interesse die Nachrichten, die Carl von der Ausreise nach Ostasien und von seinen vielseitigen Erlebnissen gibt. Der erste Brief kam aus Genua, schilderte seine traurigen Gedanken, wie er im Englischen Kanal von der Strandung und dem Untergang des Fünfmasters „Preußen" Kenntnis erhielt. „Ich konnte es zuerst gar nicht glauben, daß dieses prachtvolle Schiff, das Boy Petersen bis vor kurzem so glücklich geführt, unter seinem Nachfolger an den Kreidefelsen bei Folkestone auf diese Weise endigen sollte. Mit welcher Anhänglichkeit Fiede und ich das Schicksal dieses stolzen Schiffes verfolgten, brauche ich Euch nicht zu versichern. Unsere Dienstzeit auf dem Fünfmaster zählt zu den herrlichsten Erinnerungen unserer Seefahrt. Wie ich erfahre, ist das durch einen Zusammenstoß mit einem französischen Dampfer havarierte Schiff bei Dungeneß zu Anker gegangen, und nachher in einem orkanartigen Sturm sind die schweren Ankerketten gerissen. Nachdem ein Versuch zur Hilfeleistung der Schleppdampfer gescheitert und die Sturmsegel zerfetzt waren, wurde das hilf- und steuerlose Schiff auf die englische Küste getrieben, wo es als verloren betrachtet wird."

Dann aus Singapore, lebendige Schilderungen vom dortigen Aufenthalt. Das malerische Leben in diesem Knotenpunkt der Schiffahrt, wo im Zusammenfluß der Inder, Malaien und Chinesen ein unbeschreiblich, kaum zu überbietendes Kulturgemisch dem zugereisten Europäer entgegentritt.

„Wir sind hier soeben eingelaufen, und ich muß Euch sagen, daß Hongkong bei weitem das interessanteste Hafenbild zeigt, das ich bisher gesehen. Vater würde sich wundern, wie sich hier alles verändert hat! Nur zwei Segelschiffe im Hafen, amerikanische Viermaster mit Petroleum von New York, dafür aber eine große Anzahl Dampfer aller Größen, über die Hälfte davon unter der deutschen Flagge. Zwei Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd treffen hier immer zusammen. Der ausgehende und der von Japan heimkehrende liegen sich an einer Pier gegenüber. Die anderen Dampfer fast ausnahmslos auf der buntbelebten Reede. Der Küstendienst des Lloyd hat hier annähernd 20 Schiffe von mittlerer Große stationiert, alle unter deutscher Flagge, aber mit chinesischen Namen. Außerdem fährt hier ein gutes Dutzend der in Apenrade beheimateten kleineren Dampfer; die sind die Nachfolger der in früheren Zeiten an der chinesischen Küste so erfolgreich fahrenden Apenrader Segelschiffe. Ich komme zuerst für einige Zeit als Zweiter Offizier auf den Dampfer ‚Paklat', um dann gleich nach Weihnachten auf einen der Reichspostdampfer versetzt zu werden, welche den Anschlußverkehr von hier über die Philippinen durch die Südsee nach Australien durchführen. Es ist die sogenannte Japan-Austral-Linie des Norddeutschen Lloyd, die befahren wird von ‚Prinz Sigismund', ‚Prinz Waldemar' und ‚Coblenz'. — Das Flaggschiff des Kreuzergeschwaders, S.M.S. ‚Scharnhorst', und der Kleine Kreuzer ‚Nürnberg' liegen auch hier, und ich hoffe sehr, Bekannte zu treffen."

„Sampan hoi! Sampan ha!", und schon windet sich ein Sampan aus der Menge dieser die ganze Reede beherrschenden, nach einem tausendjährigen Modell gebauten Fahrzeuge. Nach unseren Begriffen primitiv nach Bauart und Takelage, man muß sie aber erst aus eigener Erfahrung kennenlernen, diese hochbordigen, zum größten Teil noch mit einem Mattensegel ausgerüsteten und von der gesamten, meistens vielköpfigen Familie bevölkerten Sampans. Natürlich gibt es solche von verschiedener Größe, sie sind aber alle gleich in der Art des an Bord herrschenden Lebens. Die Chinesenfrau, natürlich in Hosen und oft mit einem über den Rücken aufgehängten Baby, hat das Kommando und führt auch fast immer das altertümlich geformte Steuerruder. Der Mann bedient das Segel und muß bei Windstille rudern, während die anderen Kinder, manchmal in großer Zahl, irgendwo herumliegen und häufig gegen Überbordfallen durch Festbinden gesichert sind. Dazwischen wimmelt noch irgendwelches Getier, des öfteren auch angebunden, — also eine ganze Menagerie. Die nächste Zeit dient nun dem Einleben in die neuen Verhältnisse. Die in Reparatur befindliche „Paklat" hat eine längere Liegezeit, so daß Gelegenheit ist, den Hafen und die Stadt kennenzulernen. Ein Bummel über die Queens Road oder ein Ausflug zum Pick oder Happy Vally werden dem Neuling stets ein Erlebnis sein. Dann kommt die Weihnachtszeit. Einer Feier im engen Kameradenkreis folgt eine Einladung der Offiziersmesse des Kreuzers „Nürnberg", wo ein fröhliches Wiedersehen mit Freunden von der alten „Kaiser Barbarossa" und vom „Mars" gefeiert wird. Es war ein denkwürdiges Fest, dem am nächsten Tage ein Curry-Essen beim Kapitän der „Paklat" folgte. Bis spät in die Nacht wurden Erinnerungen aufgefrischt und Geschichten erzählt. Als das Motorboot des Kreuzers die Gäste abholte, hatte man sich beim Abschied für den nächsten Tag zu einer gemeinsamen Pickbesteigung verabredet.

Daher welches Erstaunen, als am nächsten Morgen ziemlich früh der chinesische Wachtmann — die ganze Besatzung besteht aus Chinesen — durch das Bullauge grinst: "German man of war wont she speak you, he come velly fast full speed!" („Deutsches Kriegsschiff will dich sprechen, es kommt sehr schnell mit Volldampf!") Also raus aus der Koje, um diese unwahrscheinliche Meldung zu untersuchen. Aber da taucht wahrhaftig mit großer Fahrt S.M.S. „Nürnberg" aus dem Hafendunst und wird gleich in nahem Abstand passieren. Jetzt erkennt man den Signalgast mit der Winkflagge, und nach wenigen Augenblicken ist der Winkspruch entziffert: „Bahrfeldt und Hugo an Christiansen: plötzlich Auslaufen nach der Südsee zur Bekämpfung Aufstand Ponape. Frohes Wiedersehen und kameradschaftliche Grüße!" (Kapitänleutnant v. Bahrfeldt, † Skagerrakschlacht S.M.S. „Pommern".) Wie auf „Paklat" mit der zum Abschied grüßenden Heckflagge gleichzeitig das Flaggensignal: „Guten Erfolg und glückliche Reise!" emporsteigt, nähert sich bereits der schlanke, damals noch fast neue deutsche Kreuzer der Hafenausfahrt und ist in einigen Minuten durch die Inselecke den Blicken entschwunden. Er hat Befehl, sich schleunigst nach Ponape, dem Schauplatz eines heftigen Eingeborenenaufstandes, zu begeben, um dort im Verein mit den bereits vorhandenen Kriegsschiffen die Ruhe wieder herzustellen. Der stattlichen Machtenfaltung von mehreren Kreuzern und Kanonenbooten gelang es, nach heftigen Kämpfen, welche bei dem Sturm auf den Jokatsch-Berg entbrennen, den Widerstand der Meuterer zu brechen und die Unterwerfung zu erzwingen.

Einige Tage darauf läuft der Reichspostdampfer ,,Coblenz'' Honkong an. Carl erhält die Anweisung, sich einzuschiffen. Ein famoser, für den besonderen Zweck der Südseefahrt umgebauter Dampfer mit einer reinen Eingeborenenbesatzung. Während nur die Schiffsleitung, der Kapitän, die Offiziere und Ingenieure Europäer sind, besteht die seemännische Besatzung aus Malaien. Heizer und Kajütspersonal sind Chinesen. Außerdem befindet sich für die Zeit in der Südsee zeitweilig noch ein Haufen richtiger Südsee-Insulaner, Kanaken, als Ladungsarbeiter an Bord. Die Verkehrssprache an Bord ist Pidgin-Englisch und Malaiisch, und zwar verschiedene Arten des spaßigen primitiven Pidgin-Englisch. Die Chinesen haben sich, unter Ausschaltung des von ihnen nicht auszusprechenden R, ihre besondere Verkehrssprache gebildet, im Gegensatz zu den Kanaken, die unter Benutzung eines ganz geringen englischen Wortschatzes ein geradezu groteskes Idiom zur Anwendung bringen.

Als Anschlußdampfer an die Hauptlinie geht die Reise nach Manila und dann weiter in die damals noch von der allgemeinen Schiffahrt ganz wenig berührte Südsee. Eine neue Welt erschließt sich hier jedem, der zum erstenmal diese, von aller Kultur so weit entfernte Inselwelt schauen darf. Das ist die richtige Tropenfahrt, von doppelten Sonnensegeln gegen die glühende Hitze geschützt, ist der deutsche Postdampfer auf jeder Inselgruppe, in jedem kleinen Anlaufhafen die ersehnte Unterbrechung des langen Alltags für die Mitglieder der deutschen Ansiedlungen. Er ist die Verbindung mit der Heimat, er bringt die ersehnte Post und die Ablösung der auf Urlaub heimfahrenden Beamten und Angestellten der Faktoreien. Und dann, ein weiterer, sehr wichtiger Faktor — der Postdampfer hat eisgekühltes deutsches Faßbier, das so sehr begehrte Labsal für alle durstigen Südseekehlen. — Nach einer sechstätigen Seefahrt von den Philippinen steigen eines Morgens aus der spiegelglatten, in der Sonne flimmernden See die ersten kleinen Inselchen am Horizont herauf. Bald erkennt man den weißen Kamm der Brandung und die Formen der über den Inseln sich erstreckenden großen Baumgruppen. Palmen sind es, echte Südseepalmen auf der deutschen Insel Jap. Nach der anderen Seite der Insel führt der Weg, wo vor der schmalen Koralleneinfahrt zum engen Hafen das Herauskommen des Dampfbootes erwartet wird. In der leichten Dünung, nur einige hundert Meter außerhalb der auf den Korallenriffen schäumenden Brandung, liegt die „Coblenz". Seitdem vor einigen Jahren der Lloyd-Dampfer „Stettin" beim Einlaufen in den inneren Hafen gescheitert ist, findet die Abgabe der Post und das gelegentliche Auswechseln der Fahrgäste auf der Außenreede statt. Jetzt kommt der Tender aus dem inneren Hafen, und mit großer Neugierde erwartet man sein Kommen. Die ganze Besatzung ist natürlich schwarz, außer dem Führer, einem Schiffsoffizier des Norddeutschen Lloyd. Alles baumlange, gut gewachsene, fast vollkommen nackte Kerle, und sie verstehen die Handhabung ihres Bootes ausgezeichnet, das muß man sagen. In kürzester Zeit vollzieht sich die Abfertigung. Zur Begrüßung ist außer dem Vertreter des Norddeutschen Lloyd ein Beamter des Bezirksamtes an Bord gekommen, und in seiner Begleitung befindet sich ein schwarzer Diener, der sich in seiner fast paradiesischen Nacktheit wie eine Bildsäule in der Nähe des Fallreeps aufbaut. — Ein Modell für jeden Künstler, hochgewachsen, von edler Gestalt und Haltung und nur mit dem Fragment eines Lendenschurzes bekleidet. Der große Haarschopf des Polynesiers ist durch einen einzigen großen Kamm zusammengehalten. Um den rechten Arm trägt er als Zeichen seiner Amtswürde eine Binde mit dem deutschen Reichsadler. Unter dem anderen Arm die Aktenmappe seines Herrn. Er erwartet diesen mit einem unnachahmlichen, hochmütigen und nicht das geringste Interesse an seiner Umgebung verratenden Gesichtsausdruck.

Da kommt der neue Schiffsoffizier. Er gedenkt den Schwarzen als ersten ihm verfügbaren Prüfstein seiner inzwischen vermeintlich guten Sprachforschung auf dem Gebiete des Pidgin-Englisch zu verwenden. "What name belong you?" („Welcher Name gehört dir?") Mit langsamer, arroganter Kopfwendung, ohne sonst eine Gesichtsmuskel zu verziehen, erhält er die prompte deutsche Antwort: „Ich heiße Kognak!"

Aus den Kokospalmen der üppigen Tropenvegetation leuchtet von der Höhe die weiße Wahlenburg, die Residenz des Besitzers der ganzen Inselgruppe und des erfolgreichsten deutschen Südseepioniers. Ganz dicht unter Land, fast im Schatten der über die hohen Ufer sich neigenden Palmen, ankert die „Coblenz". Vor dem stolzen Hause, dessen bis dahin in der Südsee unbekannter Komfort nur von einer hervorragenden Gastfreundschaft übertroffen wird, wehen auf hoher Fahnenstange neben der deutschen Flagge auch die schwedischen Farben lustig in der leichten Tropenbrise. Der Inselbesitzer ist auch schwedischer Konsul, bei Staatsvisiten auf Kriegsschiffen oder beim Besuch prominenter Persönlichkeiten der Postdampfer sind die schwarzen Ruderer in der langen weißen Gig in schwedischen Farben, Blau-Gelb, gekleidet. Die Lieblichkeit dieser Insel in ihrer weltentrückten herrlichen Tropenpracht und Eigenart muß jedem Besucher unvergeßlich sein. Kein Telegraph, keine Funkentelegraphie stört das idyllische Leben. Einige wenige Europäer leiten und beaufsichtigen die schwarzen Arbeiter. Die in reichlicher Menge geernteten Kokosnüsse werden zerschlagen, um im Trocknungsprozeß zu Kopra verarbeitet zu werden. Zwischen dem monatlichen Anlaufen der Postdampfer wird das für den Versand fertige Produkt bereitgestellt. Mit einer unendlichen Mühe, großer Tatkraft und Einsatz bester deutscher Kräfte hatte man in wenigen Jahren auf diesen in der Heimat kaum gekannten Südseeinseln ein starkes Fundament für erfolgreiche deutsche Kolonialwirtschaft begründet. Ein berechtigter Stolz auf die Anfangserfolge trat überall in Erscheinung.

Man ahnte nicht, daß bereits nach einigen weiteren Jahren uns diese leuchtenden Perlen verlorengehen würden.

Die Weiterfahrt ist wie eine Reise ins Märchenland. Vorbei an unzähligen Inseln und tätigen Vulkanen, fällt nach einigen Tagen der Anker in Friedrich-Wilhelms-Hafen an der Küste Neupommerns. Am gleichen Tage geht es weiter die Küste entlang, an der Witu-Insel vorbei nach dem Hauptplatz von Neupommern, dem an der Blanchebucht gelegenen Ort Rabaul, dem Sitz des Kaiserlichen Gouverneurs. Die Einfahrt in die Blanchebucht ist ein Erlebnis für sich. An der einen Seite drei tote Vulkane, die Mutter mit den Töchtern! An der anderen Seite Herbertshöhe, die ehemalige Regierungsstation. Dann weiter in die Bucht hinein: vorbei an Matupi, dem Liegeplatz der Kriegsschiffe, und mitten in der Bucht die sogenannten Bienenkörbe, steil aus dem Wasser aufragende, grünbewachsene Felskegel, dahinter die Inselbucht von Rabaul, ein aufblühender hübscher Ort mit lieblichen, im Grünen versteckten Häusern. Wer könnte es jemals vergessen, eine Ankunft in Rabaul an dem langgestreckten Lloydpier!

Hunderte von Kanaken sind beschäftigt, die hergebrachte Ladung aus dem Schiff zu befördern und die auf dem Pier bereits lagernde Kopra und andere Landesprodukte zu verladen. Es ist ein zu spaßiges Bild, besonders die neu eingestellten Arbeiter sind wie die Kinder und müssen auch entsprechend behandelt werden. Hier sehen wir eine Anzahl Schwarzer anscheinend ziemlich schwere Säcke abschleppen, die irgendwo aus dem Bauch des Schiffes herauskommen. Immer zwei oder mehr Arbeiter erfassen einen Sack, versuchen ihn einem dritten auf die Schulter zu geben, der dann jedesmal mit einem Aufschrei und wilden Sprüngen seine Last zu Boden fallen läßt. Der hinzugekommene, laut schimpfende Ladungsoffizier bekommt auf seine Frage, was denn los sei, unter wehleidigem Gesicht aller Umstehenden die Antwort: "He belong fire inside!" („Es ist Feuer drin!") Sie wähnten sich verbrannt, und dabei sind es in Säcke gepackte Eisblöcke, die im Kühlraum gelagert sind. Zwischen der hergebrachten Ladung befinden sich auch zwei Pianos, verpackt in der üblichen abgeschrägten Kiste. Diese eigentümliche Form erregt sofort die Neugierde der Eingeborenen, sie können sich gar nicht beruhigen. Nach ausgiebiger Erklärung von seiten des Aufsehers prägen sie die neue Bezeichnung für ein Klavier: "Big fellow box, missie make him right outside, he crie inside!" (Große Kiste, Fräulein prügelt auswendig — er schreit inwendig!")

Ein anderes Bild: Da kommt eine Abteilung der Gouvernementsgarde der Eingeborenen-Polizeitruppe anmarschiert. Wenn der preußische Gleichschritt und die Soldatenmütze nicht wären, wäre es ein Bild aus Onkel Toms Hütte. Große, starke, zum Teil grundhäßliche, schwarze Kerle. Bekleidet nur mit einem roten Lendenschurz, der vom preußischen Militärkoppel gehalten wird, „Gott mit uns" auf dem Schloß. Barfuß natürlich, khakifarbene Militärmütze. Dazu deutsche Kommandos, die weitere Unterhaltung wieder in Pidgin-Englisch, so daß Kasernenhofblüten fabelhafte Formen annehmen. „Abteilung halt!" und gleich hinterher: „Stop you — Dämelack — rechts um!" Die Hälfte der Gesellschaft dreht sich natürlich links herum, und schon geht es los: "When I speak rechts um, then you turn face side belong steamer! — Oh, you nigger belong bush!" („Wenn ich sage rechts um, dann dreht ihr das Gesicht nach dem Dampfer! Oh, ihr Buschneger!"), und so geht es weiter. Der Gewehrgriff knallt wie auf einem deutschen Kasernenhof, und mit einem ernsten Eifer versuchen die beschränkten Mohren in den preußischen Militarismus einzudringen. Es sind erstaunliche Kerle dabei, teilweise im Gesicht und auf dem Oberkörper mit Tätowierungen und in die Haut geritzten Figuren verziert. Einige haben einen Bastring um den Oberarm, worin sie eine schmale Stange Tabak oder einen blanken Blechlöffel tragen. Der letztere gehört anscheinend zur Ausrüstung und wird sicher mehr als Zierat denn als Gebrauchsgegenstand bewertet. Eine primitive Truppe, die aber bereits in verschiedenen Fällen und erst kürzlich beim Aufstand in Ponape sich gut bewährt hatte. Im Weltkriege sollte es dieser kleinen Polizeitruppe von einigen hundert Mann unter Führung des tatkräftigen Hauptmann Detzner beschieden sein, die ganzen Kriegsjahre hindurch ohne Verbindung und Unterstützung durch die Heimat sich im unerforschten Innern Neuguineas zu halten. Das Häuflein dieser schwarzen deutschen Truppe hat den Ruhm, als letzte gegen den Feind gehalten zu haben. Erst längere Zeit nach dem abgeschlossenen Waffenstillstand ließ sie sich durch die an der Küste schon jahrelang auf ehemals deutschem Gebiet festgesetzten Engländer überreden, die Waffen zu strecken.

Durch Gebiete, die vorher noch nie der Fuß eines Weißen betreten, durch hohe Gebirge, über reißende Flüsse war der Weg gegangen. Der Versuch, sich nach Holländisch-Neuguinea durchzukämpfen, scheiterte an der Unwegsamkeit dieser unerschlossenen Wildnis und am Mangel der Ausrüstung. — Diese Tat des eisernen Durchhaltens auf verlorenem Posten, abgeschlossen von jeglicher Verbindung mit der kämpfenden Heimat und der gesamten Außenwelt, verdient bei jeder Gelegenheit als leuchtendes Beispiel den kommenden Generationen überliefert zu werden. Möge die Erinnerung an den Geist dieser kleinen Truppe dazu beitragen, unserer Jugend die Tafkraft der deutschen Kolonialpioniere zu erhalten.

Von Rabaul geht die Weiterreise durch den St.-Georgs-Kanal durch die Inselwelt und vorbei an das langgestreckte Barriere-Riff nach Australien. Nach kurzem Anlaufen von Brisbane ist nach einigen Tagen in Sydney das Endziel erreicht, wo die „Coblenz" direkt in der Stadt am Circular-Kai ihren Liegeplatz hat. Hier ist zwischen den Reisen ein 14tätiger Aufenthalt vorgesehen, um dann auf demselben Wege die Südsee zu durchqueren. Über die Philippinen und Hongkong nach Japan, wo dann Yokohama der Endhafen ist.

Die Anwesenheit S.M.S. „Scharnhorst" gibt Carl Veranlassung, eine Offiziersübung im Kreuzergeschwader zu beantragen. Er erhält Befehl, sich auf schnellstem Wege nach dem chinesischen Hafen Amoy zu begeben, um dort auf S.M.S. „Gneisenau" seine Übung anzutreten.

An einem regennassen Morgen erfolgt die Ankunft in Amoy. Schon von weitem läßt sich der an seinen vier Schorsteinen unverkennbare, graue, deutsche Panzerkreuzer von seiner Umgebung unterscheiden. Außer einem englischen Kanonenboot und einigen kleineren Küstendampfern ist die Bucht wenig belebt und macht einen düsteren Eindruck. Die Kriegsflagge steigt gerade am Heck empor, als er sich an Bord meldet.

Nachdem die schöne und von allen bevorzugte Zeit als alleinfahrendes Schiff vorbei, wird der Kreuzer über einen kurzen Aufenthalt auf Wusung-Reede nach Tsingtau zurückbeordert. Hier ist inzwischen auch das Schwesterschiff, die „Scharnhorst", eingetroffen, und die jährlichen Verbandsübungen stehen bevor. Der erste Landurlaub dient selbstverstqndlich dem Zweck, einen Eindruck von der prächtig sich entwickelnden Stadt und den in kurzen Jahren geschaffenen Anlagen zu erhalten. Vom Liegeplatz der „Gneisenau" führt der Weg durch die Chinesenstadt. Welch ein Vergleich mit anderen Plätzen oder gar mit Chinesenvierteln in anderen Ländern. Unter Wahrung der chinesischen Bauart und sonstiger Eigentümlichkeiten hat man hier einen sauberen und hygienisch einwandfreien Stadtteil geschaffen. Eine vorbildliche Lösung der schwierigen Frage des Zusammenlebens zweier wesensfremder Rassen. In der Europäerstadt braucht man sich nur die chinesischen Polizisten, überhaupt die Chinesen fortzudenken, ist man plötzlich vom Fernen Osten in die Heimat versetzt. Eine reine deutsche Stadt, reinster deutscher Baustil tritt dem erstaunten Neuling entgegen. Alles geschaffen in kürzeser Zeit, von der Anlegebrücke bis zur modern eingerichteten Werft. Den hochmodernen langen Kais, vom Palast des Gouverneurs, den langen Häuserreihen im schönsten deutschen Villenstil bis zu den weitverzweigten Verteidigungsanlagen. Ein aufblühender deutscher Handelshafen, ein Flottenstützpunkt, ein beliebter Badeort, kurz ein Zentrum deutscher Kultur im Fernen Osten. Mit Stolz und Freude muß es jeden Deutschen erfüllen, diese Glanzleistung und damals schon von anderer Seite beneidete Zeichen deutscher Kraftentfaltung mit eigenen Augen zu schauen. Und jeder einzelne hier draußen, sei es Beamter, Kaufmann, Soldat oder Weltreisender, fühlte sich an diesem Werk beteiligt. Hier auf äußerstem Vorposten in ehrlichem Wettkamppf mit schon länger eingesessenen Rivalen am Ausbau dieses Bollwerks mitgearbeitet zu haben.

Niemand in Deutschland ahnte damals, daß von England nicht nur der Große Krieg gegen das Reich vorbereitet wurde, sondern daß es ihm auch gar nicht darauf ankam, gegen alle Interessen der europäischen Rassen einen verbrecherischen Kolonialkrieg zu entfesseln. Jeder Preis war ihm recht, auch das schöne Tsingtau.

Der Leutnant d.R. Christiansen hat die Führung der leichten Artillerie und schneidet bei dem Gefechtsschießen mit den 8,8 S.K. gut ab. Die Torpedobootsangriffe werden von den beiden alten, schon ziemlich lahmen Torpedobooten „Taku" und „S 90" durchgeführt. Das erstere eine Kriegsbeute aus dem Boxeraufstand. Die alte, damals so oft mitleidig belächelte „S 90" hatte in sich durch die jahrelange geduldig ertragene Mißachtung viel Wut aufgespeichert, daß sie bei dem denkwürdigen Ausfall von Tsingtau, während der Belagerung im Großen Kriege, den japanischen Blockadekreuzer „Takaschimo" durch einen kunstgerechten Nachtangriff in die Ewigkeit beförderte.

Wie im Fluge vergehen die Wochen der militärischen Ausbildung auf der „Gneisenau". Lebe wohl, du herrliches Tsingtau, du deutsche Stadt im Fernen Osten, du trutziges Bollwerk und blühender Handelsplatz!

Nach einem kurzen Anlegen in Schanghai, wo der dort auf

Station liegende Kreuzer ,,Leipzig'' und dessen Kommandant, der ehemalige Erste Offizier auf ,,Kaiser Barbarossa'', Fregattenkapitän Behnke, besucht wird, landet Carl nach einigen Tagen in Hongkong. Er ist für ein Schiff in der chinesischen Küstenfahrt vorgesehen. Mit wenig Begeisterung wird der neue Dienst auf dem ziemlich alten, von einer englischen Linie angekauften Dampfer ,,Lusook'' angetreten. Schon am Tage nach der Ankunft in Hongkong geht die ,,Lusook'' in See, um von Swatow eine Ladung Deckpassagiere, chinesische Kulis, nach Singapore zu befördern.

,,Nur fünf Europäer sind im ganzen an Bord, alles andere Chinesen, und man fühlt sich selbst beinahe auch als solcher!'', schreibt der von seinem Kommando wenig Entzückte im letzten Brief von Hongkong an die Familie auf der Heimatinsel.

Doch eine Fahrt in den chinesischen Gewässern hat auch seine interessanten Seiten. Es werden Küstenplätze berührt, die weit abseits vom allgemeinen Verkehr liegen, und zu wiederholten Malen wird die Hauptstadt Siams, Bangkok, besucht. Doch zählt die lange Liegezeit auf dem Menam nicht zu den angenehmsten Seiten des Lebens. Die dumpfbrütende Hitze, die auch des Nachts nur ein wenig nachläßt, beeinträchtigt sehr alle Unternehmungslust. Trotz alledem werden aber Ausflüge nach den Reisfeldern und Mühlen, eine Fahrt durch riesige Wälder uralter Teakbäume und Besichtigung einer Herde soeben gefangener Elefanten mit allem Drum und Dran dieser noch wie in alter Zeit betriebenen aufregenden Jagd gemacht.

Nach Abgabe einer vollen Ladung chinesischer Kulis in Singapore erhält die ,,Lusook'' Order, in Soerabaja eine volle Schiffsladung Rohzucker für Bangkok zu holen. Eine willkommene Unterbrechung dieser wirklich nicht angenehmen Kulifahrt. Durch die Inselwelt der Molukken nach Java, wo nach einer herrlichen Fahrt bereits nach einigen Tagen geankert wird.

Die paradiesische Insel Java, das Wunderland, das in den Überlieferungen der Vorfahren aus alter Zeit eine so große Rolle in der Familiengeschichte spielt, bietet Carl ein schönes Erlebnis. Kommandeur eines Ostindienfahrers — das war das Ziel der friesischen Seeleute! Noch heute findet man in den verschiedenen alten Seefahrerfamilien Abbildungen oder auch mitgebrachte Kuriosa aus der damaligen Glanzzeit der Inselfriesen.

Das sind Carls Gedanken, wie er mit der „Lusook" eines Tages an der Javaküste entlangfährt. Durch die Inselwelt nach Siam, unter dessen Elefantenflagge vor einem halben Jahrhundert ein Onkel ein Schiff, einen großen Dreimaster, in diesen Gewässern geführt hat. Von Bangkok geht es nach dem Norden zurück. Nach einem Besuch der Insel Hainan erhält die „Lusook" Order, nach Saigon zu dampfen, um von diesem bedeutenden Hafen, der Hauptstadt des reichen Indochinas, eine Reisladung nach der Insel Cebu, inmitten der Philippinen, zu bringen. Groß ist die Freude, auch der chinesischen Besatzung, denn in dem sogenannten „Paris des Ostens" läßt sich besonders gut einkaufen.

Nach kurzem Aufenthalt in diesem interessanten französischen Kolonialzentrum verläßt der Dampfer die Küstengewässer und nimmt seinen Weg durch den Archipel der vielen kleinen Inseln und Untiefen vor der Einfahrt in die Sulusee, jene mehrere hundert Seemeilen in beiden Richtungen messende Wasserfläche zwischen den Philippinen und der Insel Borneo.

Gegen Abend fährt die „Lusook" durch die Balabacstraße, vorbei am einsamen Leuchtturm. Das Chinesische Meer ist verlassen, und nach dem Passieren der letzten Untiefen von Balabac kann auf geradem Kurs der Weg nach der Insel Cebu weiterverfolgt werden. Nach menschlichem Ermessen mußte am übernächsten Tage der Dampfer seinen Bestimmungsort erreichen.

In herrlicher Tropennacht, bei glitzerndem Sternenschein zieht die „Lusook" ihren Kurs durch die spiegelglatte, fast unbewegliche See. Außer von den Positionslaternen dringt nur ein matter Lichtschein aus dem Navigationshaus auf der Kommandobrücke, wo der Offizier der Abendwache gemächlichen Schrittes von einer Seite zur anderen wandert. Das dumpfe Stoßen der Maschine und ein gelegentliches Klirren aus dem Kesselraum dringt wie aus großer Ferne nach oben, sonst herrscht eine fast unwahrscheinliche Stille über dem ganzen Schiff, nur unterbrochen von dem stündlichen Anschlagen der Glocke und der Ablösung des chinesischen Steuerers und des Matrosen vorn auf Ausguck.

Jetzt schlägt es Mitternacht — Wachtwechsel! Die Offiziere übergeben die Wache und kontrollieren am Kompaß den zu steuernden Kurs, unterhalten sich eine kurze Weile und „Gute Wache!" — „Gute Ruh!" —

Der bisher von einem Wolkenstrich verdeckte Mond wird plötzlich frei und zaubert gespenstische Schatten auf dem unbeweglichen, blanken Wasser. Langsam schleichen die Stunden der Mittelwache. Nicht mit Unrecht hat man seit alters her diese Zeit zwischen Mitternacht und 4 Uhr morgens die Hundewache getauft. Doch alles hat ein Ende, und plötzlich hallen die ersehnten 8 Glasen der Schiffswache über Deck: 4 Uhr! Erneute Ablösung und Besprechung der vorliegenden Situation. „Also vergessen Sie nicht, daß der vom Kapitän geänderte Kurs nunmehr in größerer Nähe an die kleinen Inseln an Steuerbord heranführt. Nach den Berechnungen muß bei Tagwerden die erste der Inseln in Sicht kommen."

Carl begibt sich zur Ruhe, um um 8 Uhr wieder abzulösen. Es sollte eine über alle Maßen aufregende Ablösung werden! Aber das ahnt er noch nicht, und keine menschliche Seele an Bord.

7 Uhr früh! Die üblichen drei Schläge gegen die hölzerne Gittertür der Kabine und: „Master, seven bell!", die glucksende Stimme des Chinesen. Also raus, mehrere Eimer Wasser über den vom bleiernen Schlaf so dumpfen Schädel, — Morgentoilette —, und dann zum Frühstück auf das erhöhte Mitteldeck, wo sich die Offiziersmesse etabliert hat. Bei Tagesgrauen ist von der Kommandobrücke, wie erwartet, eine der beiden kleinen Inseln an Steuerbord gesichtet. Nach der Überzeugung, die erwartete kleine Insel zu erkennen, wird ein neuer Kurs befohlen, der das Schiff noch dichter an die vermeintliche Insel Bankoran heranführt. Man wähnt sich durch Strömung während der Nacht von der Gefahrzone abgetrieben und will durch die letzte Kursänderung diese Abtrift ausgleichen.

Der Kapitän hat die Kommandobrücke verlassen, der wachhabende Offizier ist wieder allein. Um 8 Uhr soll Carls Wache beginnen, einige Minuten vor der Zeit setzt er seinen Fuß auf die Treppe zur Kommandobrücke, als plötzlich mit einem Ruck die „Lusook" nach Backbord neigt und unter starkem Poltern und Scheuern sich wieder aufrichtet, um wieder von unten schwer erschüttert zu werden. Klingeln des Maschinentelegraph, laute Kommandos und Rennen über Deck, Mit einem Satz ist Carl oben auf der Kommandobrücke, und ein Blick über Bord klärt die Situation bis erschreckender Deutlichkeit! Durch das lichtgrüne klare Wasser leuchten die Korallenriffe und große, unregelmäßige, dunkle, zackige Steine bis dicht unter der glatten Oberfläche der See. Die Maschine ist gestoppt. Der anscheinend im Vorschiff schwer getroffene Dampfer treibt auf flottem Wasser zwischen den großen Steinen. Herrliche Situation! Ein genaues Absuchen mit dem Doppelglas berichtet die verkannte Lage. Man hat die beiden Inselchen verwechselt und im leichten Morgendunst die eine überhaupt nicht gesehen. Aus diesem Grunde ist seit nahezu drei Stunden ein falscher Kurs gesteuert worden, der ausgerechnet auf die einzige Untiefe dieser Gegend führen mußte!

Die „Lusook" hatte sich auf „Valparaiso-Riff", die Bezeichnung dieser Untiefe, den Bauch aufgeschlitzt. Mit verstörtem Gesicht erscheint der aus der Badewanne aufgescheuchte Schiffsführer auf der Kommandobrücke. Kurzer Schiffsrat. Erst mal heraus aus der unheimlichen Nachbarschaft der unfreundlichen Steine. Carl erklettert den Vortopp, um durch die bessere Aussicht von hier das glücklicherweise noch steuerfähige Schiff mit langsamer Fahrt aus dem Bereich der gefährlichen Klippe besser lavieren zu können. Nach einer halben Stunde etwa, mit langsamen Maschinenmanövern und verschiedenen weiteren Stößen, ist die „Lusook" den Fangarmen der Untiefe entzogen, aber das Vorschiff taucht inzwischen schon tief ins Wasser, das Heck ragt hoch empor, die sonst tief unter Wasser liegende Schraube kommt bereits heraus. Manövrier- und Steuerfähigkeit kann nur noch von kurzer Dauer sein. Erneuter Schiffsrat: Entweder den Dampfer auf die nahe Untiefe wieder aufsetzen, wo das Schiff natürlich bei dem geringsten Seegang schnell auseinanderbrechen muß, oder Versuch, mit eigener Kraft die etwa fünf Seemeilen entfernte Insel Bankoran zu erreichen. Günstigstenfalls hofft man, den Dampfer dort auf Strand zu setzen. Für das letztere wird sich entschieden. Zur Feststellung der noch verbliebenen Maschinenleistung saust Carl in den Maschinenraum. Kriegszustand! Mit einer Eisenstange bewacht der Zweite Ingenieur den Heizraum, um ein Flüchten der verängstigten Chinesen zu verhindern. Durch Windschächte waren sie bereits nach oben geklettert, nur die unerbittliche Faust des Vorgesetzten erzwang von ihnen weitere Arbeit. Der Erste Ingenieur bedient ganz allein die Hauptmaschine, nur ein alter Chinese ist bei ihm geblieben, die anderen konnte er nicht verhindern, an Deck zu stürzen. Der Kessel hat noch Dampf, unter Stöhnen und Knirschen dreht sich die Hauptmaschine, und solange das im Vorschiff in großen Mengen eingedrungene Wasser nicht den Heizraum überflutet, wird man den Kampf nicht aufgeben. Also raus, wieder an Deck, wo lautes Schreien und Toben der vollkommen aus Rand und Band geratenen Chinesen den Offizier empfängt. Eine wilde Panik ist unter der sonst so friedlichen Gesellschaft ausgebrochen. Die Schiffsboote sind gestürmt, und in größter Unordnung kämpfen und schreien alle gegen alle, um ihr bißchen Habe, und wenn es auch nur Blechdosen und leere Flaschen sind, und ihr Leben in die Boote zu bergen. Der Chinesenkoch und ein breitschultriger Heizer führen das Kommando. Der erste versucht mit einem großen Hackmesser alles hindernde Tauwerk zu beseitigen, während der andere mit rollenden Augen und wild gestikulierend in gewaltigem Wortschwall um sein Leben kämpft.

Die zu Tode getroffene „Lusook" kümmert sich wenig um das ungewohnte Getobe auf seinem sich immer schräger neigenden Deck. Mit einer verhältnismäßig guten Fahrt strebt das Schiff in ausholendem Zickzackkurs der Insel zu. Die Chinesen wollen in die Boote, sie befürchten den augenblicklich bevorstehenden Untergang. In drohender Haltung machen sie nur widerwillig Platz, als Carl aus der Maschine an Deck kommt. Mit einem Blick übersieht er die gefährliche Situation — Meuterei! Alle Boote in Gefahr verlorenzugehen! Während dem ersten Chinesen, einem schlitzäugigen Komprador (Ladungsanschreiber) die Faust unter die Nase knallt, erhält der zunächst den Weg Versperrende einen Tritt vor den Bauch und dann mit einem Satz zur Treppe des Mitteldecks und auf die Kommandobrücke. Bislang haben sich die wenigen Europäer nicht um die Besatzung kümmern können, daher ist die Panik entstanden, aber jetzt muß vor allem wieder Ordnung geschaffen werden. Man muß unbedingt die Mannschaft fest in der Hand haben. In raschem, rücksichtslosem Zugriff wird die Auflehnung gebrochen. Die Drohung, daß bei der geringsten Gehorsamsverweigerung geschossen wird, hilft weiter. Jeder ist wieder auf seinem Posten. Der ziemlich zerzauste Schiffskoch hängt sein großes Hackmesser wieder an den gewohnten Platz in der Chinesenküche.

Währenddessen geben Kessel und Maschine das Letzte her. Trotzdem das blanke Wasser über das Vordeck spült, gibt der alte Schiffszimmermann, ein Swatow-Chinese, den Versuch nicht auf, die Höhe des steigenden Wassers im vorderen Laderaum zu messen. Bis an die Knie steht er schon im Wasser, seine dünne Meßleine meldet ihm kein Resultat, das Vorschiff ist voll Wasser. Immer schwerfälliger taumelt der tief nach vorn geneigte Dampfer. Einige hundert Meter sind es noch bis zur winzigen Insel, das heißt: jetzt zur Zeit der größten Ebbe ist ein weitgestrecktes Korallenriff, auf dem die Sandinsel gebettet liegt, herausgetreten. Wo ist nun der beste Platz zum Aufsetzen des schwergetroffenen Schiffes? Es bleibt überhaupt keine Wahl, man wird sich glücklich schätzen, an irgendeinem Punkt des Korallenriffs mit den letzten Atemzügen der Maschine, den letzten Umdrehungen der Schiffsschraube den Dampfer auf Strand zu setzen. Immer schwerer keucht die Maschine, ganz langsam ist nur noch die gewundene Fahrt durch die ruhige See. Jetzt noch eine Schiffslänge, ein lautes Knirschen unter Wasser, ein ruckweises geringes Heben des Vorschiffes, und fest sitzt die „Lusook" auf dem jetzt grünlich durch die Oberfläche schimmernden Korallenriff von Bankoran in der Sulusee!

Der Platzwechsel ist gelungen, doch war die Lage dadurch gebessert? Der ausgerechnet niedrigste Wasserstand ermöglicht leider nur ein Aufsetzen der äußersten Spitze des Schiffes, das Hinterteil schwebt freitragend im tiefen Wasser. Da das Vorschiff mit Wasser angefüllt ist, besteht die große Gefahr, daß sich die Wassermassen nach hinten ergießen und es auf diese Weise in tiefes Wasser abgleiten lassen. Mit kommender Flut, mit steigendem Wasser erscheint es möglich, den schwerbeschädigten Dampfer weiter auf das Riff zu ziehen oder gar einen Platzwechsel vorzunehmen. Wenn bis dahin Kessel und Maschine intakt bleiben. Mit einem kleinen Schiffsboot fährt Carl am Riff entlang, einer steilen, jäh abfallenden Kante. Nirgends zeigt sich eine günstigere Stelle! Schon nach kurzer Zeit wird von der „Lusook" der Rückruf gezeigt — die Lage muß sich also noch verschlechtert haben!

Also eilig an Bord zurückgekehrt, wo inzwischen das Schicksal unerbittlich seinen Lauf nimmt. Das zwischen Vorschiff und Heizraum befindliche Schott hat dem ungeheuren Druck nachgegeben, unaufhaltsam strömen die Wassermengen in das Achterschiff. Es ist nur eine Frage der Zeit und der steigenden Flut, daß das unrettbar verlorene Schiff von der Riffkante ins tiefe Wasser abgleitet. „Boote klar und alle Mann an Land!" Während der Kapitän, ein Ingenieur nebst ein paar der besten Chinesen mit einem Boot beim Schiff verbleiben, führen die beiden Offiziere in den größten Schiffsbooten den Hauptteil der Besatzung über das Korallenriff nach der kleinen Insel. Aber welch trotslosen Eindruck macht dieser nur einige hundert Meter lange, mit wenigem struppigen Buschwerk bewachsene niedrige Sandhaufen. Unzählige große Fregattvögel beleben das Eiland. Die trockenen Sandflächen sind mit Nestern und brütenden Vögeln bedeckt. „Ob sich hier trinkbares Wasser befindet?" ist die Hauptfrage. Nach verschiedenen Richtungen entsandte Suchtrupps kommen schon nach kurzer Zeit mit dem niederziehenden Ergebnis, daß keinerlei Wasser zu finden ist. Sofort kommt den Führern die Erkenntnis, daß die Existenz, überhaupt die Rettung aus dieser trotslosen Lage von der Wasserfrage abhängen wird. Denn weitab von den Schifffahrtswegen, hunderte Seemeilen entfernt von menschlichen Ansiedlungen, werden die kleinen Wassertönnchen in den Rettungsbooten nur für einige Tage reichen. Glühende Hitze und Wassernot müssen schnell zur Katastrophe führen. Wenn irgend möglich, muß versucht werden, vom gestrandeten Schiff Trinkwasser zu bergen. Ob es möglich ist, erscheint sehr fraglich, — mit dem Glas ist zu beobachten, daß die „Lusook" zusehends tiefer und tiefer sinkt.

Während der eine Offizier auf der Insel bei der gelandeten Mannschaft verbleibt, bemannt Carl mit einigen Chinesen ein Rettungsboot und treibt in größter Eile zum Schiff. Das ganze Deck ist schon überflutet, das Wasser beginnt auch durch die Oberdeckstüren in die Maschine und die unteren Räumlichkeiten zu strömen. Schnellstens angelegt und an Deck gestürzt, um nach Trinkwasser zu suchen. Und da! welche unschätzbare Überraschung, aus einem der vorhandenen Wasserbehälter läßt sich noch für kürzere Zeit das unentbehrliche Naß herauspumpen. Aus zwei leeren Ölfässern wird der Boden herausgeschlagen, und Eimer für Eimer durch die kurze Kette der Männer ins Boot geschafft. Als wenn das Schicksal diese unschätzbare Minuten als eine besondere Atempause eingelegt hat, erscheint er den keuchenden Männern. Dann ist es aus! Die Faust des Verhängnisses schlägt zu! Langsam neigt sich die „Lusook" nach Steuerbord, das Wasser flutet über das Achterschiff: „In die Boote!" „Absetzen!" — und fast wie beim Stapellauf gleitet der Dampfer vom Riff, taucht mit dem Achterschiff in die Fluten und richtet sich mit donnerähnlichem Gepolter fast kerzengerade auf, um dann mit einem Ruck in die Tiefe zu verschwinden. Lebewohl, gute alte „Lusook"! Vor wenigen Stunden warst du noch unsere Heimat! Einige wenige Trümmer bezeichnen die Stelle des Untergangs.

In glühender Mittagssonne rudern die Boote zum nahen Eiland. Eine traurige Stimmung darf nicht hochkommen, es heißt jetzt, fast zusammenstehen und über die Wege zur Erlösung aus dieser schweren Lage nachzudenken. Musterung der Mannschaft. Keiner fehlt. Dann Schiffsrat der Europäer. Nochmals wird die Insel auf Wasser abgesucht, jedoch ohne Erfolg. Die nördlichste Inselspitze mit einigen dürren Mangroven wird als Lagerplatz bestimmt. Das lebenswichtige Trinkwasser, der vorhandene Proviant, die nautischen Instrumente und Seekarten sowie die geborgenen Effekten werden in die Lagermitte genommen und unter scharfe Bewachung gestellt. Die Chinesen richten sich weiter abseits ein Lager ein, nachdem die überall auf den Eiern brütenden großen Vögel unter gewaltigem Gekreische verscheucht sind. Gegen Abend ist eine gewisse Ordnung geschaffen. Die abgekämpften Europäer haben sich ihre Lagerstätten wie eine Wagenburg zusammengeschoben, einen Wachdienst eingeteilt und beschließen, am nächsten Morgen eine Bootsexpedition vorzubereiten. Der Abend hat sich gesenkt, auf der äußersten Inselspitze wird ein vom trockenen Gestrüpp genährtes, weitleuchtendes Feuer unterhalten und gibt mit verschiedenen kleineren Lagerfeuern ein phantastisches abenteuerliches Bild. Neben manchen anderen wichtigen Gegenständen findet ein Chinese die Blechdose mit Raketen, und flugs jagen zwei glühende Feuergarben in die Tropennacht.

Trotz Aufregung und Strapazen will ein wohltätiger Schlaf sich nicht auf das Europäerlager herabsenken. Die aufgescheuchten, ihrer Brutstätten beraubten Vögel durchschwirren mit lautem Gekreisch die Luft. Plötzlich wimmelt das ganze Lager auch noch von großen Ratten. „Ob Robinson auch Ratten gehabt hat?"

bemerkt sarkastisch der Ingenieur Casper. „Vielleicht der einzige Unterschied mit seiner Lage!" An Schlaf nicht zu denken. Nur grübeln und rechnen über die Möglichkeiten eines Ausweges. Gegen 11 Uhr, als der aufgegangene Mond und eine leichte, kühlende Südwestbrise das nächtliche Bild verändern, finden sich die Offiziere am Lagerfeuer zum Studium der Karte zusammen, zum Vergleich der verschiedenen in Frage kommenden Rettungsmöglichkeiten. Carl ist sich klar, daß bei dem geringen Wasservorrat keine Minute zu verlieren ist. Er erbietet sich, noch in dieser Nacht mit einem Schiffsboot aufzubrechen und den Versuch zu machen, von einer nördlich gelegenen Insel oder sonst von dem weit entfernten Borneo Hilfe zu holen. Schnell einigt man sich über die Vorbereitungen. Schon in einer Stunde ist die intakte Kapitänsgig ausgerüstet. — Die ganze Takelage ist glücklicherweise geborgen. — Ein winziges Fäßchen Wasser, eine Flasche Rotwein, ein paar Konserven, dann die wichtigen nautischen Instrumente, Seekarten und der Revolver — mit drei Schuß — also seeklar! Der Zweite Ingenieur hat sich zur Mitfahrt gemeldet. Außerdem noch vier Chinesen mit dem Bootsmann. Der Mond beleuchtet die Abfahrt, und der milde Wind läßt die leichtfüßige Gig in die Tropennacht hinausgleiten. Abschiedsrufe, Wünsche, „kommt wieder!"

Die dunklen Gestalten am Strande verschwinden. Das neu entfachte große Feuer zeigt noch für kurze Zeit den Punkt, wo auf diesem elenden Flecken die Schiffbrüchigen von der „Lusook" der Rettung harren. In flotter Fahrt verfolgt das schlanke Boot seinen Kurs. Die Chinesen dösen vor sich hin. Carl sitzt am Steuer, freut sich über den gutbeleuchteten Kompaß und beschließt, den Kurs auf die nur gute 50 Seemeilen entfernte, aber ihm völlig unbekannte Insel Gagayan-Sulu zu setzen. Mit vier Knoten Fahrt kann man diese, hoffentlich bewohnte Insel im Laufe des nächsten Tages wohl erreichen. Doch bereits am frühen Morgen, mit Sonnenaufgang, erstribt der günstige Wind. Bleierne Windstille zwingt zum Rudern. Eine glühende Hitze, gegen die die beiden Europäer sich am wenigsten schützen können, lassen bereits nach einigen Stunden den Aufenthalt im ungeschützten Boot zur höllischen Qual werden. Die Chinesen murren, sie sehen keinen Ausweg in der Fortsetzung und möchten am liebsten umkehren zu ihren Genossen. Dem geäußerten Wunsch folgt bald die Drohung, und mit Gewalt müssen sie an die Riemen gehalten werden. Sie ergeben sich in ihr Schicksal. Doch die Arbeitsleistung ist gleich Null. Der Ingenieur und der Führer ergreifen jetzt die Ruder, um mit unsäglicher Mühe die Gig durchs Wasser zu treiben. Im Laufe des Vormittags entwickeln sich am Horizont zwei kleine Punkte zu spitzen Bergkegeln. Das ist die Insel, aber weit, sehr weit entfernt. Unter fast übermenschlichen Anstrengungen, mit wenig Unterstützung der apathischen Chinesen, wird gegen Abend die Inselnähe erreicht. Hohe Brandung hindert die Landung. An langer dünner Leine wird draußen geankert. Am Strande erscheint, vorsichtig aus dem Uferbusch heraustretend, ein gänzlich nackter Eingeborener. Er verschwindet und kehrt bald darauf zurück mit einem ganzen Haufen wildaussehender Insulaner, die augenscheinlich in sicherer Erwartung der Beute die Landung erwarten. Die Chinesen im Boot werden unruhig, sie versichern, daß bei der Landung allen der Kopf abgeschnitten würde, es seien Kannibalen! Also Vorsicht ist immerhin geboten! Mit dem wieder einsetzenden Monsunwind wird an der Küste entlanggesegelt. Am Strande gefolgt von einer großen Schar der Insulaner.

Die einsetzende Dunkelheit, der auffrischende Wind und die unfreundlichen Eingeborenen zwingen zur Weiterfahrt nach Norden. Es sollte eine wilde Nacht werden! Der steife Monsun jagt mit immer höher laufender See die Gig vor sich her. Das überschlagende Wasser durchnäßt alles, doch gelingt es, den Kompaß notdürftig intakt zu halten. Die Seekarte, von kleinstem Maßstabe, durchnäßt und zerrissen, gibt kaum einen Anhalt über den Kurs. Heftige Regenschauer, steife Böen bringen in rascher Folge die Gefahr des Kenterns. „Wir machen fixe Fahrt!" denkt Carl hinten am Steuer. „Doch wo jagen wir hin? Plötzlich können wir hier zwischen unbekannten Inseln und Korallenriffen mitten in der Brandung sitzen!" Der abgestumpften Männer hat sich bereits eine gewisse Gleichgültigkeit bemächtigt. Während der Ingenieur in vollkommener Erschöpfung das überschlagende Wasser nicht mehr bewältigen kann — die Chinesen hocken zusammengekauert im Vorderteil des Bootes —, fallen auch Carl von Zeit zu Zeit die Augen zu. Dann schießt das Boot in den Wind, klappt auf die Seite und schöpft viel Wasser. Mit einem Ruck geht es wieder auf den alten Kurs, weiter jagt das Boot durch die dunkle Gewitternacht. Zackige Blitze erhellen blendend den schwarzen Himmel und beleuchten für Sekunden ein schaurigschönes Bild. Die brave Gig hält durch — aber die Männer sind am Ende ihrer Kraft! Es muß irgend etwas geschehen: Segel bergen, Beidrehen und Tag abwarten, sind die Gedanken der Führers. Mit letzter Anstrengung kann das gefährliche Manöver ausgeführt werden! Aus Teilen der Takelage und einem Segel wird ein notdürftiger Treibanker angefertigt; an diesem liegt an einem langen dünnen Tau das Boot der hohen See und verhindert ein Querschlagen. Abwechselnd Wasser ausschöpfen und schlafen, — das ist die Tätigkeit dieser Nacht, und so kommt der nächste Tag mit der Erkenntnis, daß man sich unweit einer kleinen unbewohnten Koralleninsel befindet und zur rechten Zeit beigedreht ist.

Bei Tagesgrauen werden mühsam Segel gesetzt. Mit unverminderter Fahrt geht es weiter nach Norden, wo in ungewisser Ferne die Erlösung sein kann? Verschimmelter Schiffszwieback, der Inhalt einer geplatzten Fleischkonserve und ein Schluck Rotwein verhindern die vollkommene Entkräftung. Bei klarer Sicht hat sich der Südwestmonsun durchgesetzt und bläst mit vollen Backen, so daß die brave Gig erstaunliche Fahrt läuft. Im Laufe des Nachmittags ist rechts voraus, gleichzeitig an Steuerbord, zuerst in unwahrscheinlichen Umrissen, dann aber in kräftig herauskommender Form, ein langgestreckter Landstreifen erkannt. — Das kann nur Borneo sein! Das heißt, wir haben dann eine wahre Rekordfahrt gelaufen. Bald lassen sich baumbestandene Höhen und tiefe Buchten unterscheiden, irgendwo wird schon die Landung möglich sein. Da taucht, von Backbord herankommend, an einer dünnen Rauchfahne erkennbar, ein kleiner Küstenschlepper auf. Bald ist er heran. Sofort wird das Boot der Schiffbrüchigen ins Schlepptau genommen. Die ganze Besatzung, auch der Führer, sind Malaien. Mit größter Freundlichkeit bemühen sie sich um ihre unerwarteten Gäste, während das kleine Dampfboot dem unweit gelegenen Sandakan zustrebt, dem Haupthafen van Britisch-Nordborneo.

Im Hafen liegt die schneeweiße englische Gouvernementsjacht „Lotos" in Flaggengala. — Nach der Landung an einer kleinen Brücke finden Carl und sein Begleiter den deutschen Konsul bei einer Empfangsfeier für den soeben eingetroffenen neuen englischen Gouverneur. Das wüste Äußere der Schiffbrüchigen, die zerschundene und von der Sonne verbrannte Haut leuchtet durch die Kleiderfetzen, läßt die hier fast vollzählig versammelte Europäerkolonie auf wilde Abenteuer schließen; die Neugierde ist groß, aber auch die Hilfsbereitschaft! Während die vom Gouverneur zur Verfügung gestellte Dampfjacht seeklar macht, werden die Schiffbrüchigen vom deutschen Konsulat betreut. Bereits am gleichen Abend verläßt die Hilfsexpedition Sandakan — Carl hat sich mit dem Konsul auf dem Regierungsdampfer eingeschifft, und man hofft, die auf Bankoran durch Wassernot hart bedrängten Schiffbrüchigen noch rechtzeitig erlösen zu können. Durch die milde, dunkle Nacht, gegen den steifen Südwestmonsun, jagt mit äußerster Maschinenkraft das Hilfsschiff. Es nimmt den kürzesten Weg und trifft des Nachmittags an der Strandungsstelle ein. Als weit sichtbares Zeichen ist von der Mannschaft aus angetriebenen Stangen ein langer Flaggenstock mit großer deutscher Flagge aufgestellt. — Vorsichtig manövriert die „Lotos" heran und übernimmt nun eilig die ganze, fast hundertköpfige Besatzung, um dann schnellstens den Rückweg nach Sandakan anzutreten. Es war der fünfte Tag nach der Abfahrt der Bootsexpedition von der kleinen Insel und allerhöchste Zeit zur Befreiung aus der unerfreulichen Gefangenschaft. Die Unbotmäßigkeit der Chinesen hatte schon die Lage verschärft, und die Verteilung der letzten Wasserration war schon in Sicht. — Das stolze und glückliche Gefühlt der rettenden Tat hatte somit bei allen Beteiligten volle Berechtigung. — Jetzt, nachdem alles vorbei, kann auch Carl einer Reaktion nicht entgehen, er hat sich still beiseite gesetzt und überdenkt noch mal die Ereignisse und Erlebnisse der letzten Tage.

Am nächsten Tage Ankunft auf Borneo, wo inzwischen ein Lloyddampfer aus der Singaporefahrt eingetroffen ist, der die gesamte „Lusook"-Besatzung an Bord nimmt zur weiteren Beförderung nach Singapore. Diesen Dampfer vertauschen die heimkehrenden Offizieren im kleinen Hafen Kudat mit einem anderen Schiff, auf dem sie echte Kameradschaft finden.

Nach einigen Tagen Ankunft in Singapore, wo der soeben aus der Heimat eingetroffene große Reichspostdampfer „Prinzeß

Alice" zur Weiterfahrt nach Honkong und Japan die Schiffbrüchigen aufnimmt. Der auf diesem Dampfer eingeschiffte Ablösungstransport für das Kreuzergeschwader brachte Bekannte, befreundete Kameraden und manche Neuigkeiten aus der Heimat.

Carl ahnte nicht, daß die Familie auf der Heimatinsel durch mangelhafte Nachrichten ihn bereits als tot betrauert hatte. Um so beglückender waren die an das Elternhaus gerichteten Zeilen, die erst nach Wochen dort eintrafen. — Der ersten telegraphischen Meldung in den Schiffsnachrichten vom Untergang der „Lusook" waren, ohne die Besatzung zu erwähnen, keine weiteren Nachrichten gefolgt. Trotz verschiedener Anfragen kam keine Klarheit über das Schicksal der Mannschaft.

Nach kurzem Anlaufen von Hongkong soll auf der Reede von Schanghai der Marinetransport den Dampfer verlassen; welche große Freude, hier die alte brave „Gneisenau" wiederzusehen. Carl ist nämlich auf dem Postdampfer an Bord geblieben, um sich auf einer Reise nach Japan zu erholen.

Unvergeßliche Stunden sind es, das Wiedersehen mit den „Gneisenau"-Kameraden. Eine Anzahl Maate und Mannschaften von der alten Division kommen an Bord, bei kräftigem Umtrunk werden die Erinnerungen aufgebügelt. Dann der unvergeßliche letzte Abend in der „Gneisenau"-Messe, wo die von der Heimat neu eingetroffenen Offiziere und die abgelösten Kameraden in festlicher Stimmung beisammen sind. Der neue Erste Offizier übernimmt seine Funktionen. Korvettenkapitän Tietgens, der Erste Offizier des Kreuzers, hat inzwischen das Kommando eines Kanonenbootes übernommen. Sein Nachfolger, Kapitän Pochhammer, übernimmt heute seinen Dienst. In frohgemuter Geselligkeit erzählen die einen von der Heimat, die anderen von ihren Erfahrungen in Ostasien. Vom neuen Geschwaderchef (Vizeadmiral Graf von Spee), den Versetzungen, und Carl in der einen Ecke neben Peter Gluer muß von seinen Robinson-Erlebnissen berichten. „Verdammt!" ruft Kapitänleutnant Cleve, der Navigationsoffizier, „ich werde hier abmustern! Bei der Handelsmarine ist mehr los als bei uns. Aber daß auf der Insel die Ratten dem Christiansen nicht wenigstens den steuerbordschen großen Zeh abgefressen haben, ist eigentlich schade!"

Wer konnte sich in diesem Kreise mit angestrengtester Phantasie die gewaltige Abschlußtragödie des Kreuzergeschwaders ausmalen? Wer konnte ahnen, daß nur ein kleiner Kreis dieser lebensfrohen und tatendurstigen deutschen Männer sich nach kurzer, ruhmvoller und stolzer Kriegsfahrt in englischer Kriegsgefangenschaft wiederfinden sollte, dabei der jetzige neue Erste Offizier, als einziger überlebender Stabsoffizier des ganzen Geschwaders.

Schon am nächsten Morgen pflügt der weiße Postdampfer „Prinzeß Alice" die gelben Fluten des Jangtse, ausgehend nach Japan, wo vom Eindhafen Yokohama nach einer mehrtägigen Liegezeit die Heimreise angetreten wird. — Der Abschied von Hongkong und Singapore, von den so vertraut gewordenen chinesischen Gewässern wird doch schwerer, wie man trotz der bevorstehenden Heimkehr annehmen möchte. In Colombo, auf dem paradiesischen Ceylon, packt noch einmal der ganze Zauber indischer Tropenwelt den Heimkehrer. — Wieder Weihnachten auf sonnendurchglühtem Schiff zwingt zum Vergleich mit der nordischen Heimat, wo um diese Zeit eisige Stürme über die Nordsee brausen. Rotes Meer, Suezkanal, durch das Mittelmeer nach Genua. Viel zu langsam geht jetzt die Heimfahrt. Doch dann ist der Atlantik endlich erreicht, vorbei an Spaniens gezachter Küste, winterliche Fahrt durch die Biskaya, immer näher den heimischen Gewässern. Dann der Englische Kanal, die Nordsee, die Inseln — die deutsche Küste! Nichts verändert, alles wie früher: das grüßende Blitzfeuer von Helgoland und die verschneiten Ufer der Elbe! Die Ankunftsfreude wird am nächsten Tage noch bedeutend erhöht durch das plötzliche Erscheinen von Vater Christiansen, der seinem heimkehrenden Sohn persönlich die Willkommengrüße der Familie überbringt, der mit Interesse und Wohlbehagen den großen modernen Postdampfer besichtigt. — Und dann ist der Urlaub da, und heimwärts geht's zur winterlichen Insel ins Elternhaus. Der schon Totgeglaubte und nun doch wieder gesund und glücklich Heimgekehrte genießt für kurze Wochen den Zauber der Heimkehrfreude — frohe, unvergeßliche Stunden!

„Und wohin wird nun die nächste Fahrt gehen?" Kurz vor Ablauf des Urlaubs erhält Carl die Mitteilung, daß ihm als Anerkennung von Seiner Majestät dem Kaiser eine Auszeichnung verliehen ist, der bald darauf ein hoher chinesischer Orden folgen sollte.

Die weitere Verwendung im Schnelldampferdienst nach New York und auf dem großen Touristendampfer „Großer Kurfürst" führen den jungen Schiffsoffizier über die bekanntesten und glanzvollsten Schiffe der alten deutschen Handelsflotte, besonders auf dem letzteren, wo der frühere Schulschiffskapitän Dietrich einem vorbildlich hochgezüchteten Dienstbetrieb das Gepräge gab und ein ausgezeichneter Kameradschaftsgeist herrschte, machte der Dienst Freude.

Die Erinnerung an diese Kameraden wird überschattet von der Trauer um diese deutschen Männer: Kapitän Dietrich blieb als Luftschiffkommandant nach vielen kühnen Fahrten — über England; der Erste Offizier Schwarzkopf, zusammen mit dem lustigen Liebermann von Sonnenberg, sind von der ersten Fahrt des Handels-Unterseebootes „Bremen" nicht wiedergekehrt — gefallen, verschollen. — Und die beiden, damals so stolzen Schiffe „Kaiser Wilhelm II." — als rostige Hulk im Hafen von New York; der „Große Kurfürst" unter fremder Flagge im Pazifik — tempi passati!!

Zur Jahreswende erhält Carl durch den Norddeutschen Lloyd eine Berufung als Navigations- und Ausbildungsoffizier für das Schulschiff „Prinzeß Eitel-Friedrich". — Große Genugtuung bereitet ihm der Dienst auf dem schönen Segelschiffe. Die jugendfrische Besatzung soll während der Sommermonate in den heimischen Gewässern und auf einer Winterreise nach Westindien seemännisch durchgebildet werden. Im Vergleich zum gewaltigen Fünfmaster „Preußen" ist er nur ein kleines Schiff. Die zahlreiche Besatzung und die zur Verfügung stehende Zeit auf den Ausbildungsreisen geben die sonst so seltene Gelegenheit, die Segelei und das vielseitige Manövrieren restlos auszunutzen. Die Sommerreise führt über Edinburgh nach der Ostsee. Nach einem zweiwöchigen Aufenthalt in Malmö führt eine ausgedehnte Kreuzfahrt bis in die östliche Ostsee, um Ende Juni in Travemünde mit den anderen Schulschiffen zur jährlichen Besichtigung zusammenzutreffen. Auf der Innenreede von Travemünde liegen in Kiellinie die drei schneeweißen stolzen Schulschiffe. — Ein seltener Anblick, manches Auge mag sich daran erfreut, manch alter Seemann in seine Jugendzeit zurückversetzt gefühlt haben. In die geschäftigen Tage der Vorbereitung zur Besichtigung durch den hohen Protektor, den Großherzog von Oldenburg, jagt der erste Blitzstrahl vom Himmel des Welttheaters: Der Mord von Serajewo!

Der traditionelle Abschluß der Kieler Woche, die Regatta von Kiel nach Travemünde wird gesegelt, aber ohne den Kaiser, der schon nach Berlin zurückgekehrt ist. Bei stürmischer Brise kommt des Nachmittags mit gerefften Segeln die Klasse der großen Schoner angebraust, ein Bild, das jedem Seemann und Sportsegler unvergeßlich sein muß: „Meteor", „Germania", „Aar", „Nordstern", „Hamburg" und wie sie heißen, schießen in schnaubender Fahrt ganz in der Nähe der Schulschiffe durchs Ziel und laufen in den Hafen. Am nächsten Tage die Schulschiffsbesichtigung mit einer Kreuzfahrt der drei Schulschiffe durch die Lübecker Bucht. Der Großherzog in Admiralsuniform mit dem Eisernen Kreuz von 1870/71 im Knopfloch hat sich mit Gästen, Schiffsvertretern und Mitgliedern des DSV. auf dem Patenschiff seiner Tochter eingeschifft. Der für alle seemännischen und nautischen Fragen außerordentlich interessierte Fürst, der als Kapitän persönlich seine Dampfjacht „Lensahn" zu führen gewohnt ist, hat sich in anerkennenswerter Weise um das Aufblühen der deutschen Schiffahrt verdient gemacht, er hat die Idee der deutschen Seegeltung durch seine Propaganda weit hinaus ins Binnenland getragen.

FIEDE FLIEGT

Im Vorfrühling 1914 laufen merkwürdige Gerüchte durch die Heimatinsel. Man erzählt, daß Fiede Christiansen sich in Hamburg zum Flieger ausbilden liese. Gelegentliches Anfragen bei der Familie bringt nichts Neues, und der Vater lehnt die Möglichkeit ziemlich brüsk ab, daß sein zweiter Sohn, der nun schon mehrere Jahren erfolgreich verschiedene Dampfer geführt hat, erst vor kurzem mit seiner ,,Christania" aus dem Mittelmeer heimkehrte, seinen schönen, traditionellen Beruf mit einer Art Spielerei vertauschen könnte. Ein Bekannter hatte es aber bestimmt in Hamburg gehört, daß Fiede in Fuhlbüttel schon allein geflogen war. — Der Junge hatte die Eltern und Geschwister ja schon öfters vor vollendete Tatsachen gestellt — da steht es eines Tages in der Zeitung:

> Als erster von der Insel Föhr ist der Kapitän Friedrich Christiansen aus Wyk (Kapitän Peters Christiansens Sohn) nun unter die Aviatiker gegangen. Wie wir erfahren, hat er sein Pilotenexamen in der vergangenen Woche auf einer Gotha-Hansa-Taube bei der Zentrale für Aviatik in Hamburg-Fuhlsbüttel mit bestem Erfolg bestanden. In allernächster Zeit beabsichtigt der erste Föhrer Luftfahrer einen größeren Überlandflug. Bei günstiger Gelegenheit wird er auch die Insel passieren.

Ehe nun briefliche Antwort auf die Fragen zu dieser erstaunlichen Nachricht ins Elternhaus gelangt, bringt ein Bekannter schon zwei Tage später das ,,Hamburger Fremdenblatt", wo unter dem 28. März folgendes zu lesen ist:

> Der Hamburger Fliegerkapitän Christiansen, der am Tage vorher sein Pilotenzeugnis erworben hatte, ist gestern kurz vor 8 Uhr vormittags vom Flugplatz Fuhlsbüttel zu einem großen

Fernflug aufgestiegen, der ihn über Neumünster nach Kiel und von dort nach Dresden führte, wo er um 6.12 Uhr nachmittags infolge Benzinmangels niedergehen mußte. Es fehlten ihm nur wenige Minuten, um den Weltrekord für Eindecker zu schlagen. Christiansen flog 10 Stunden 15 Minuten.

„Was daraus wohl werden soll?" fragen sich die bedächtigen Friesen auf der Nordseeinsel. Man muß bedenken, daß damals die Fliegerei noch in den Kinderschuhen steckte. Interesse und Neugierde sind nun aber geweckt. Der alte Postdampferkapitän kann sich der Fragen kaum erwehren: „Kommt er wirklich mal hierher, dann muß er über die Nordsee — das kann ja wohl nicht angehen!" Vater Christiansen ist selbst auch recht skeptisch: „Man einfach so durch die Luft fliegen und dann irgendwo auf dem Erdboden landen?!!"

Aber die Ungläubigen sollten bald bekehrt werden. Anfang Juni, nachdem Fiede schon an Schauflügen und Konkurrenzen in Hamburg und Kiel verschiedentlich teilgenommen hatte, erschallt am Sonntagmittag plötzlich der Ruf: „Der Flieger kommt!" durch den sonst so stillen Ort. Es bedurfte hierbei gar nicht erst der Nennung eines Namens, denn sofort war es allen klar, daß nur Fiede ein Interesse daran haben könnte, die Heimatinsel auf dem Luftwege zu besuchen. Mit wehenden Tüchern wird der kühne Pilot von seinen Landsleuten begrüßt, und eine hübsche Schleife über Wyk und Boldixum setzt alle in Erstaunen. Hierauf landet er auf einer geeigneten Koppel am Südstrand der Insel. In hellen Scharen zieht alles, was Beine und Zeit hat, zum gelandeten Flugzeug, denn es ist nicht nur der erste Flieger der Insel, es ist auch die erste auf Föhr gelandete Flugmaschine. Es handelt sich am Sonntag immerhin um einen historischen Akt, der in der Föhrer Chronik gebührend gebucht werden muß: „Wir wünschen unserem Landsmann von ganzem Herzen, daß er auch in Zukunft auf seinen Luftfahrten von einem guten Engel beschirmt werde."

So steht es zu lesen im Wyker Lokalblatt und weiter, daß Fiede am gleichen Abend nach Hamburg über die Nordsee zurückgeflogen ist, und daß sein Vater geäußert hätte, bei nächster Gelegenheit würde er glatt mitfliegen.

Mit größter Energie und Beharrlichkeit verfolgte Fiede in der nächsten Zeit sein Vorhaben, sich in möglichst kurzer Zeit den höchsten Anforderungen an diese neuartige, damals hauptsächlich sportliche Betätigung gewachsen zu zeigen. Seine gründliche seemännische Ausbildung in Verbindung mit der seit Jahren zur zweiten Natur gewordenen Kenntnis zur Beurteilung und Auswertung der Wetterverhältnisse sind ihm neben guter technischer Vorbildung eine ausgezeichnete Stütze in der weiteren fliegerischen Entwicklung. Es beherrscht ihn seitdem das bestimmte Gefühl, daß er durch seinen bisherigen beruflichen Werdegang gegenüber anderen in der Ausbildung begriffenen Fliegern diesen großen Vorteil hat. In kürzester Zeit erlebt er mancherlei. Geschwaderflug über Kiel nach Kopenhagen, wo in einer ausgeschriebenen Konkurrenz Höhenrekorde, Punktlandungen und durch Sandsäcke markierte Bombenabwürfe von der Technischen Aeronautischen Gesellschaft ausgeschrieben sind. Er holt sich einen Preis für schnellste Steigung auf 1000 Meter und für Bombenwerfen. — Allerdings mußte er auf dem Hinflug zur dänischen Hauptstadt auch den ersten Unglücksfall und die erste Notlandung erleben. Beim Start zum Weiterflug von Kiel in Anwesenheit des Prinzen Heinrich und einer großen Zuschauermenge zerschmetterte der angeworfene Propeller seinem von Hamburg mitgeflogenen Begleiter den Schädel, er wäre fast ums Leben gekommen. Schlechtes Vorzeichen für den Weiterflug, doch bereits in der nächsten Nacht ist der Propeller aufmontiert, und am frühesten Morgen geht es über die dänischen Inseln zum Ziel. Ein Rohrbruch im Motor zwingt ihn zur ersten Landung im unbekannten Gelände. Auf der Insel Laaland, mitten hinein in eine Herde wild auseinanderstiebender Kühe, kann er glatt auf einer langgestreckten Koppel landen. Aber der Zeitverlust — ob er noch rechtzeitig zur Konkurrenz nach Kopenhagen kommt? Das Ersatzrohr muß erst von Hamburg herbeigeschafft werden. Auch dieses gelingt. Wenn auch verspätet, doch noch rechtzeitig kann er eintreffen.

Inzwischen ist es Juli geworden. Als Somerprogramm ist zum Zwecke von Schauflügen, neben einem zweiten kurzen Besuch der Insel Föhr, eine Serie von Flügen auf Norderney vorgesehen. Eine Periode schlechten Wetters verhindert zunächst für einige Tage den Abflug von Hamburg. Auf der Heimatinsel hatte man am 27. Juli abends die Hoffnung auf den angekündigten Besuch vollkommen aufgegeben. Aber ebensowenig wie Fiede sich auf See durch Sturm und Regen beirren ließ, wollte er auch in diesem Falle, trotz schwersten Gewitters, den Heimatflug nicht aufstecken. — Folgender Zeitungsbericht gibt uns ein klares Bild von diesem damals in weiten Kreisen betrachteten Flug:

> Die unwirtliche Witterung am Sonnabend ließ kaum erwarten, daß der angemeldete Besuch des Fliegers Christiansen und Ingenieurs Lücke bei dem herrschenden Unwetter zur Tatsache würde. Um so größer war das Erstaunen und die Freude, als gegen 9 Uhr bei fast vollständiger Dunkelheit Propellergeräusch das Nahen der Flieger ankündigte. Diese hatten gegen 6 Uhr Fuhlsbüttel verlassen und bei teilweise heftigstem Seitenwind die Strecke bis Husum gut zurückgelegt. Hier mußten sie einem schweren Gewitter ausweichen und deshalb bis zur Höhe von Tondern fliegen, ehe sie das Meer überqueren konnten. Als die Taube glücklich gelandet und verandert war, lag das Flugfeld am Südstrand in tiefste Dunkelheit gehüllt. Schwere Regenböen und starker Wind von 20 bis 25 Sekundenmetern herrschten den ganzen Tag, so daß wenig Aussicht auf Ausführung des Schaufliegens bestand. Trotzdem pilgerten über tausend Menschen zum Flugplatz, geduldig ausharrend, bis gegen 6 Uhr Kapitän Christiansen bei einer Witterung, bei welcher wohl kaum ein anderer Flieger aufgestiegen wäre, seine Taube zum Start fertigmachte. In allen Tonarten heult und tobt der Wind durch die Drähte der Verspannungen der Taube, als diese leicht und elegant sich in ihr Element erhebt und, von kundiger Hand gesteuert, bis auf 400 Meter steigt. Wunderbar elegant ist auch wieder die Landung, doch mußte es mit Rücksicht auf das Wetter bei diesem einen Flug bleiben. Das Publikum ist begeistert, und dem Flieger wird für seine Leistung ein Eichenkranz gestiftet. Ein sachverständiger Sportsmann versichert uns, dieser Flug ist ein neues Ruhmesblatt in den Erfolgen, die Kapitän Christiansen in seiner bisherigen kurzen Fliegerlaufbahn zu verzeichnen hat. Selbst auf dem großen Johannisthaler Flugplatz sieht man nicht bessere Leistungen; ein junger Meister saß am Steuer, von dem die Zukunft noch viel erwarten darf. Wir wünschen unserem Landsman, daß auch seine weiteren Flüge vom gleichen Glück und Erfolg begünstigt sein mögen, wie dies bisher der Fall war.

KRIEG!

Mitten hinein in die Vorbereitungen von Fiedes Flugprogramm für diese Tage fällt die Mobilmachung und bereitet in Norderney allen Erwartungen ein jähes Ende. Nur ein Gedanke beseelt ihn von diesem Augenblick: die ihm anvertraute Gotha-Taube zurückfliegen und auf dem Flugplatz abliefern in Fuhlsbüttel! Wegen Benzinmangel muß er irgendwo in Oldenburg notlanden. Die sich überstürzenden Ereignisse geben keine andere Möglichkeit, als die Maschine abzumontieren. — Auf der Reise nach Kiel, wo er seit einigen Jahren seinen Wohnsitz hat, macht er sich bittere Vorwürfe über die Vernachlässigung seiner militärischen Ausbildung nach seinem Einjährigendienstjahr. Verschiedentlich war er aufgefordert, die üblichen Übungen zur weiteren Ausbildung und Beförderung durchzuführen, aber immer hatte es entweder zeitlich mit seinen ausgedehnten Seereisen oder aus irgendeinem anderen Grunde sich nicht einrichten lassen. Man mußte Bruder Carl beneiden, der war entschieden besser dran, der war Offizier. Als Oberleutnant zur See der Reserve konnte er in den bevorstehenden Kämpfen sicher bessere Dienste leisten als er als Reserveunteroffizier. „Torpedobootsmannsmaat mit sämlichen Spezialkursen" war Fiedes militärischer Rang, und als solcher wird er sich noch heute auf der Torpedo-Division melden. Wenn er nur an die richtige Stelle käme, auf einen der großen neuen Zerstörer in einer Frontflottille, das wäre noch etwas. Aber der Gedanke, als Reservemann bei irgendeiner Landformation oder einem der alten Boote verheuert zu werden, womöglich im ganzen Verlauf des Krieges nicht an den Feind zu kommen, dieser Gedanke ist geradezu unerträglich. Aber da schießt es ihm durch den Kopf: „Du hast immerhin auch eine abgeschlossene Fliegerausbildung.

Du hast ein Pilotenzeugnis! Die Marine hat schon einige Wasserflugzeuge und wird für Kriegsverwendung und Aufklärungsflüge die Fliegerei sicher bedeutend ausbauen müssen. Ausgebildete Flieger gibt es nicht viel bei der Marine, nur vereinzelte Offiziere. Hier muß ich versuchen, meine Kenntnisse zu verwerten."

Nach Ankunft in Kiel schnell in der Wohnung alles überflüssige Gepäck abgegeben. Dann zusammen mit allen anderen in Kiel zusammenströmenden Torpedoreservisten nach der Wik, zur Kaserne der I. Torpedo-Division. Hier herrscht ein recht lebhafter Betrieb, kaum unterzubringen ist die Fülle der Reservisten und Seewehrmannschaften. Die vorherrschende Stimmung ist bei den meisten eine arge Enttäuschung. Nicht sofort an die Front! — das heißt also, nicht an Bord von Zerstörern der schon längst in der Nordsee schwimmenden Flottillen zu kommen. — Ehrliche Begeisterung, unbedingte Zuversicht auf die Torpedowaffen und Vertrauen der Führung sind die Zeichen jener Tage. Immer mehr Menschen strömen herbei. Das gute Sommerwetter ist eine unschätzbare Hilfe für die Tage der Mobilmachung. Kasernen und Hilfsquartiere, Schulen und alle möglichen Lokale sind belegt. Marschierende Trupps in Zivil, von der Bahn abgeholte Wehrpflichtige oder in funkelnagelneuer Ausrüstung durch die Straßen ziehende Marinemannschaften trifft man überall. In der Torpedokaserne wimmelt es wie in einem Ameisenhaufen. Ein Trupp neu eingekleideter seemännischer Unteroffiziere steht angetreten zum Appell auf dem Korridor. Jeden einzelnen beseelt der Gedanke: Wo bleibe ich? Denn nach der jetzt folgenden Besichtigung durch den Abteilungskommandeur wird gewissermaßen für jeden die nächste Zukunft entschieden werden. Aber alle wollen sie gern an Bord, bloß raus aus der Kaserne. „Stillgestanden! Augen rechts!" unterbrechen die Privatgedanken, und: „Seemännische Unteroffiziere angetreten zur Musterung." Bei den Fragen des Kommandeurs nach Zivilberuf, letzter Tätigkeit und Spezialausbildung folgen nun in schneller Reihenfolge alle Grade der Handelsmarine und die verschiedenartigsten Seemansberufe. Vom langgedienten, ehemals aktiven Torpedospezialisten, dem Zweiten Offizier eines großen Hapagdampfers bis zum Finkenwärder Hochseefischer. Vom Segelschiffssteuermann bis zum Dampferkapitän, dem Küstenfischer und Ewerführer ist alles vertreten.

„Und Sie?" fragt der Stabsoffizier weiter.

„Zweiter Offizier, Levante-Linie, einjährig gedient, Steuermannsmaat."

„Der nächste?"

„Fischer aus Eckernförde, vor zwei Jahren entlassen, Rohrmeister."

„Weiter?"

„Schiffskapitän, R. O. A.-Ausbildung, sämtliche Lehrgänge, keine Übung, Pilotenzeugnis und längere Zeit selbständig geflogen."

„Das ist ja ganz etwas Neues. Sie wollen wohl gar mit Torpedos fliegen? Name?"

„Bootsmannsmaat der Reserve Christiansen!"

„Von Ihnen habe ich schon gehört. Flieger werden gesucht, also bleiben Sie gleich hier!"

Nach kurzer Einsicht in die Militärpapiere und einigen weiteren Fragen ist Fiede kurze Zeit darauf abkommandiert zur Seeflugstation Holtenau, wo er einen unter dem Druck der Mobilmachung sich aufbauenden großen, in den einzelnen Zweigen noch keinesfalls funktionierenden Dienstapparat vorfindet. Außer ein paar jungen Marinefliegeroffizieren ein großer Haufen zusammengewürfelten technischen Personals. Außer ganz wenigen frontfähigen Maschinen stehen die ausgedehnten Schuppen voller, für Schulzwecke vorgesehener, alter Klamotten. Am Abend trifft sich Fiede, seit der Mobilmachung zum ersten Male, mit seinem Bruder Carl, der als Oberleutnant auf S.M.S. „Lübeck" kommandiert ist. Viel haben sich die beiden Brüder gegenseitig zu erzählen. Beide sind von stolzer Freude erfüllt, daß der Ausbruch des Krieges sie nicht irgendwo in der Welt überrascht hat. Freudestrahlend erklärt Fiede seine Pläne. Am nächsten Tage wird er mit einigen Begleitern per Auto an die Nordsee fahren, wo schon Material für den Bau der Station bereitliegen soll. Sein sehnlichster Wunsch geht dahin, möglichst bald, am liebsten schon morgen, gegen den Feind zu fliegen und gerade von Sylt aus, aus dem engsten Bereich seiner friesischen Heimat, durch Luftaufklärung über der Nordsee, der Hochseeflotte nützlich zu werden. Und recht sollte er behalten mit seiner Ahnung. Sobald nach einigen Wochen in mühevoller Arbeit, unter der Ausnutzung aller zur

Verfügung stehenden persönlichen Beziehungen, die neue Flugstation notdürftig frontbereit ist, kommen mit den ersten Maschinen auch die dazugehörigen Offiziersflieger. Das Ersuchen, mit einer dieser funkelnagelneuen Maschinen einen Flug zu machen, wird mit einem mitleidigen Lächeln und einer ablehnenden Handbewegung abgetan. Wie nun der Seemann und Flieger sich mit allen Mitteln weiter um seine Teilnahme an den beginnenden Flügen bemüht und sich vielleicht auch reichlich selbständig in der Bearbeitung der Maschinen benimmt, schiebt man ihn eines Tages kurzerhand als unbequemen Mann nach Holtenau ab. Also erster Anlauf zur Frontfliegerei oder nur zur Marinefliegerei überhaupt ein Mißerfolg! Während bei der Armee jeder auch nur einigermaßen ausgebildete und frontfähige Flieger an den Feind kommt, tauchte Fiede zunächst wieder auf der Flugstation Holtenau im täglichen Arbeits- und Schuldienst unter. Das war nun eine schwere Enttäuschung! Im Spätherbst 1914, wo man Grund hatte, an ein frühzeitiges Kriegsende zu glauben, war seine Zuversicht, für seine Person mit der modernsten Waffe an den Feind zu kommen, schwer erschüttert. Aus einem Briefe dieser Tage an seinen Bruder Carl, der damals im Stab des Oberbefehlshaber im Kieler Schloß Dienst tat, erkennt man diese Stimmung.

„Lieber Carl-Bruder!

Die letzte Nachricht, daß ich sehr plötzlich von unserer mit soviel Mühe in kurzer Zeit frontklar gebauten Flugstation List nach Holtenau abkommandiert bin, hat Dich gewiß in Erstaunen gesetzt. Mich auch, hatte ich doch so bestimmt gehofft, daß ich eine von den vor einigen Tagen eingetroffenen neuen Maschinen für Frontverwendung erhalten würde. Aber Schiet! Einfach nicht zu machen, nur von fern durfte ich die blitzblanken Vögel betrachten. Die Seeflieger sind eben alles Offiziere und nehmen bis jetzt eine gewisse Monopolstellung ein. Dabei sind es alles ganz junge, unerfahrene Leute, die auch noch nichts ausgefressen haben. Erfahrene Seeleute könnten auf diesem Gebiet allerlei Fehlendes ersetzen. Ich bin gespannt, wie dieses Geschäft sich im Winter über der Nordsee entwickeln wird. Es ist sehr bitter für mich, so plötzlich von der vermeintlichen Aussicht auf Frontdienst in die Etappe untergetaucht zu werden. Ob ich hier überhaupt jemals zum Fliegen komme, ist sehr fraglich. Wenn irgend möglich, besuche mal unsere Flugstation, wo ich meistens im großen Schuppen an den Maschinen beschäftigt bin." —

Prinz Heinrich von Preußen, der Ostseebefehlshaber, hatte den eben vor Kriegsbeginn in Hamburg und Kiel bei den verschiedenen Schauflügen bekannten Fliegerkapitän nicht vergessen. Nachdem er sich eines Tages bei dem Bruder nach seinem Verbleib und seiner Kriegsverwendung erkundigt, besucht er bei einer gelegentlichen Fahrt durch den Kieler Hafen die Flugstation. „Wo ist der Flieger Christiansen?" fragt er im Laufe der Unterhaltung. Er wird gesucht, und bald steht der Bootsmannsmaat vor dem Prinzen. „Ich meine, Sie fliegen längst irgendwo in der Nordsee gegen England! Was machen Sie denn eigentlich hier?" „Ich erhalte Unterricht in Maschinenpflege und darf den Fliegern die Maschinen klarmachen. Mein wiederholtes Gesuch um Frontverwendung wurde bisher nicht genehmigt!" Die krausen Falten in der Stirn des Königlichen Großadmirals vertiefen sich noch mehr. „Wollen mal seh'n, mein Lieber. Man soll die Hoffnung auf eine bestehende Chance nie aufgeben, wir müssen uns alle gedulden!" Ein freundlicher Gruß an die Umstehenden, und davon flitzt das Schnellboot.

Plötzlich ist der Bann gebrochen. Fiede bekommt tatsächlich eine Maschine in die Hand. Keine neuesten Typs, sondern eine alte Schulkiste. Aber er fliegt! Da wird ihm von seinem Kommandeur eröffnet, daß er in allernächster Zeit an die Front kommt. Man hatte inzwischen wohl erkannt, daß dieser ausgewachsene Seemann auch die fliegerischen Anforderungen erfüllte und seine besonderen Kenntnisse der Nordseeverhältnisse ihn für die dortige Fronttätigkeit als besonders geeignet scheinen ließ. Der Ostseebefehlshaber gibt Anweisung, daß er das zur Front abgehende Flugpersonal vor der Abfahrt persönlich besichtigen wolle.

Ende Dezember steht der kleine Transport von nur wenigen Leuten angetreten. Der Prinz-Admiral gibt neben guten Wünschen seine persönliche Auffassung über die Frontaufgaben der Seefliegerei den angehenden Luftkämpfern mit auf den Weg. „Wir beneiden Sie alle, die wir hier in der Heimat unseren Dienst tun müssen. Sie werden dort draußen an Flanderns Küste sich zunächst mit primitiven Kampfmitteln begnügen müssen. Doch seien Sie versichert, daß wir nichts unterlassen werden, Ihnen das Material zu verschaffen, womit Sie die Engländer an ihrer eigenen Küste bekämpfen können. Und Sie, Christiansen, werden nicht vergessen, dem Kommandierenden Admiral meine persönlichen Grüße auszurichten. Sagen Sie den Kameraden an Flanderns Küste, daß wir ihrer aller gedenken!"

„Das war ein feiner Abschied aus der Heimat", denkt sich Fiede, als er am Jahresende 1914 über Hamburg, Köln und durch Belgien nach Brügge fährt. „Das persönliche Interesse des verehrten Großadmirals soll mir ein gutes Omen sein für einen erfolgreichen Frontdienst. Wenn ich auch nur kleiner Bootmannsmaat bin, so habe ich doch einen Führerschein vom Marineflugchef und werde schon eine Maschine bekommen." Von Brügge geht es an die Küste, wo das Marinekorps auf der langen Seemole von Zeebrügge vor kurzem eine Seeflugstation eingerichtet hatte, oder vielmehr im Begriff stand, sich zu etablieren. Alles war natürlich behelfsmäßig. Schuppen waren vorhanden, Kräne standen auf der Mole und konnten zum Aus- und Einsetzen der Maschinen benutzt werden.

„Melde: ein Seeflieger und Flugpersonal von Holtenau zur Seeflugstation Zeebrügge kommandiert", steht Fiede nach der Ankunft vor dem Stationsleiter, einem Oberleutnant zur See, der selbst Flieger war. „Sie Flieger? Wer ist der Flieger?" „Der Flieger bin ich, Herr Oberleutnant." „Hoffentlich haben Sie sich dann auch eine Maschine mitgebacht, denn unsere paar Flugzeuge kommen für Experimente nicht in Frage. Hier sind mehr Flieger wie Maschinen. Aber Beschäftigung werden wir trotzdem für Sie finden."

„Also derselbe Leim!" denkt Fiede. Er ist sehr niedergeschlagen.

„Aber was hilft es! Was hatte der Prinz noch beim Abschied in Holtenau gesagt? ‚Wir müssen uns alle gedulden!' " Das tat er, mit größter Selbstdisziplin, wenn auch des öfteren mit zusammengebissenen Zähnen. Wenigstens herrscht hier Frontgeist. Man ist dicht am Feind, und eine tadellose echte Kameradschaft entschädigt für manche andere Enttäuschung. Fast das gesamte, in einem abseits der Mole stehenden Eisenbahnzug wohnende Unterpersonal besteht aus Reserve- und Seewehrleuten. Dabei ist eine ganze Anzahl Berufskameraden aus der Handelsmarine. Der richtige Seemann ist gewohnt, die Erfordernisse des täglichen Lebens von der praktischen Seite anzufassen, hier auch.

Wo war Carl? Wir finden das Schulschiff in den Juliwochen 1914 in Swinemünde im äußeren Hafen liegen. Gründliche Überholung der Takelage und Konservierung des Schiffes sind alles Vorbereitungen für die bevorstehende Ausreise nach Westindien, die in acht Wochen von der Weser aus angetreten werden soll. Für den letzten Julitag ist „Seeklar" befohlen zum Auslaufen für die Reise nach der Nordsee. Wohl unter Berücksichtigung der geladenen politischen Atmosphäre und darauf, daß das Schulschiff keine Funkstation hatte, also auf hoher See keine Nachrichten empfangen konnte, war im letzten Augenblick die Segelorder geändert. Statt direkt nach der Weser zu segeln, sollte zunächst Sonderburg angelaufen werden. Ein kleiner Schleppdampfer bugsiert das Schulschiff aus dem inneren Hafen, als plötzlich von einer Zoll- oder Hafenbarkasse der Zuruf erfolgt, daß an Land der „Zustand der drohenden Kriegsgefahr" angeschlagen sei. In seiner Eigenschaft als Erster Offizier macht Carl dem Kapitän in dringendster Form den Vorschlag, umzudrehen und nicht auszulaufen, wird aber abgewiesen. Durch weitere Vorstellungen und mit Rücksicht auf die erklärliche Unruhe der Besatzung, insbesondere der der Marinereserve angehörigen Offiziere und Unteroffiziere, wird auf der Außenreede von Swinemünde geankert und nicht weitergesegelt. Aufkommender steifer Wind verhindert am Abend die Rückkehr der Postordonnanz, so daß keinerlei neue Nachrichten über die Lage erhältlich sind. Die ersten Maßnahmen gegen Kriegsgefahr treten in Erscheinung: Während der Nacht brennt kein Leuchtfeuer mehr, bei grauendem Morgen werden die Seezeichen hereingeholt. Die Weiterfahrt wird nun endgültig aufgegeben, man beschließt, wieder einzulaufen. Alle sind froh, wie um die Mittagszeit die „Prinzeß Eitel-Friedrich" wieder im sicheren Hafen am alten Liegeplatz festgemacht hat.

Sonnabend Dienst und „Rein Schiff" und alles in größter Spannung wegen der weiteren Entwicklung der Lage. Fünf Uhr nachmittags kommen die Postordannanz und die beurlaubten Offiziere zurück — welche Nachrichten mögen sie bringen? Ihre feierlich ernsten Mienen sagen es dem am Fallreep wartenden Ersten Offizier schon vor dem Betreten des Schiffes: „Mobilmachung ist angeschlagen! Morgen, Sonntag, erster Mobilmachungstag!" berichten die Offiziere und sind für Carl nur die Bestätigung seiner seit einigen Tagen gehegten Befürchtung.

„Alle Mann achteraus!" hallt der Ruf über Deck. In Vertretung des abwesenden Kapitäns gibt der Erste Offizier die Mobilmachung bekannt, gibt den dienst- und wehrpflichtigen Besatzungsmitgliedern Anweisung für die Mobilmachung und befreit sie vom weiteren Schiffsdienst. Ein dreimaliges Hurra der begeisterten deutschen Seeleute auf das geliebte Vaterland und Seine Majestät den Kaiser schallt über den Hafen.

Jetzt überstürzen sich die nächsten Ereignisse. Für jeden heißt es, auf dem schnellsten Wege seinem Gestellungsbefehl zu folgen. Noch während der Nacht wird alles zur Abreise vorbereitet. Der Schulschiffdienst ist beendet. Am nächsten Morgen steht Carl, den der Mobilmachungsbefehl nach Kiel ruft, mit seinen Kameraden und einem Transport Gestellungspflichtiger vom Schulschiff auf dem Bahnsteig des dicht von Menschen umlagerten Bahnhofs. Der Abschied vom schönen Schiff und den ans Herz gewachsenen frischen Zöglingen ist ihm nicht leicht geworden. Um 8 Uhr zur feierlichen Flaggenparade mit voller Musik war die gesamte Besatzung zur letzten Sonntagsmusterung angetreten, und nach einer kurzen Ansprache war der Abschied von den Jungens gefolgt, von denen sich die älteren alle zur Mitnahme nach Kiel an ihn herandrängten. Zum Abschied der in den Krieg ziehenden Vorgesetzten senkt sich die große Gaffelflagge mit dem Eisernen Kreuz, das brausende Hurra der angeenterten Zöglinge übertönt das Flaggenlied der Bordkapelle. Noch von ferne schallen die letzten Klänge „Es braust ein Ruf wie Donnerhall . . ."

Ehrliche Begeisterung und zuversichtliche Stimmung in den dichtgefüllten Straßen. Militärkolonnen, auf dem Marktplatz zur Ausmusterung aufgetriebene Pferde, alles bei herrlichstem Sommerwetter — das sind hier die Eindrücke am Morgen des ersten Mobilmachungstages!

Gedrängt volle Abteile in den Eisenbahnzügen. Der mehrstündige Aufenthalt in Berlin — ein gewaltiges Erlebnis! Carl und sein Schulfreund Hans Volquardsen schauen zum erstenmal die Reichshauptstadt. Sie nutzen die kurzen Stunden zur Rundfahrt und erleben an diesem denkwürdigen Sonntagnachmittag die unvergeßlichen, zuversichtlichen Stimmungsausbrüche des deutschen Volkes. Wie Mauern stehen die Menschen „Unter den Linden". Am Lehrter Bahnhof ist ein Riesengedränge. — Um Mitternacht Ankunft in Kiel. Alle Hotels überfüllt. Nach aussichtsloser Suche nach einer Unterkunft Kriegsrat im Hohenzollernpark, wo ein alter, würdiger Herr sich der beiden Offizieren annimmt und sie in sein Haus bittet zur Übernachtung.

Am nächsten Morgen Meldung auf der Station. Auf dem langen Korridor treffen sich die von nah und fern herbeigeeilten Reserveoffiziere aller Jahrgänge, viele Bekannte und Berufskameraden. Ein alter, weißbärtiger Kapitän in der Uniform der alten preußischen Marine neben einem überlebensgroßen, 35jährigen, ehemaligen Seekadetten erwartet hier geduldig sein Kriegskammando. Mit ziemlich enttäuschtem Gesicht verläßt Carl das Adjutantenzimmer. Er soll als Wachtoffizier auf den alten, schon jahrelang in der Werft gelegenen Kleinen Kreuzer „Amazone", der nach heutiger Indienststellung für die Sundbewachung in der Ostsee vorgesehen ist. Er war noch nie auf einem Kleinen Kreuzer und wäre natürlich bedeutend lieber auf einem Schiff der Hochseeflotte in die Nordsee gegangen, mit der bestimmten Aussicht, in allernächster Zeit an den Feind zu kommen. Aber so ging es vielen in diesen Tagen, wohl den meisten. Die Hochseeflotte brauchte kaum neue Offiziere, die Reservisten mußten hauptsächlich die in der Reserve liegenden alten Schiffe besetzen.

Schon am nächsten Tag wird Carl aber wieder zur Station befohlen. Es wird ihm eröffnet, daß er vom Deutschen Schulschiff-Verein reklamiert und die Führung eines der Schulschiffe übernehmen soll. Er lehnt dies rundweg ab. Es wäre ihm ein unerträglicher Gedanke gewesen, mit seinen gesunden Knochen nicht dem Vaterlande dienen zu dürfen! Also neues Kommando, und zwar diesmal auf den Kreuzer „Lübeck", der in einigen Tagen unter Korvettenkapitän Lustig unter Flagge und Wimpel tritt. Das war nun ein richtiges Reserveschiff: außer dem Kommandanten nur drei aktive Offiziere und ein kleiner Stamm Unteroffiziere, alles andere Reservisten und Seewehrleute. Mit einer geradezu herzerquickenden Dienstfreudigkeit und Begeisterung wird dieser älteste deutsche Turbinenkreuzer ausgerüstet und mit größter Beschleunigung see- und gefechtsklar gemacht. Sven Zederholm (später Kommandant eines türkischen Minenlegers, † 1914) von der Hapag ist Erster Offizier, Kapitänleutnant Treumann († 1917), Oberleutnant a.D. Franzius, im täglichen Leben praktischer Arzt, und der Oberbootsmann Leesemann, der Segelmeister vom „Orion", sind dabei. Nach erfolgter Besichtigung durch den Ostsee-Oberbefehlshaber geht es auf Vorposten zur Sundbewachung, um in September dem neugebildeten detachierten Geschwader der östlichen Ostsee zugeteilt zu werden. Hier herrscht Frontgeist! Der Neid auf die Kameraden in der Nordsee ist verflogen! Der Geschwaderchef, Konteradmiral Behring († 1918 in Flandern, Marinekorps), haucht seinen jugendlichen Feuergeist den Besatzungen der Schiffe seines Verbandes ein. Das Flaggschiff „Augsburg", die alten Kleinen Kreuzer „Lübeck", „Thetis", „Amazone", eine Halbflottille älterer Torpedoboote, einige U-Boote und verschiedenartigste Hilfsschiffe — das war das stolze Geschwader, mit dem der weit überlegenen russischen Marine gegenüber die Ostsee freigehalten werden sollte, und doch ging es auf ausgedehnten Vorstößen weit nach Norden, bis vor die Tore des Feindes, der in seinen Gewässern, hauptsächlich vor dem Finnischen Meerbusen, mit Minenfeldern die Wege versperrte. Es mußte hier sozusagen der Seekrieg mit „Bordmitteln" geführt werden.

Diese verschiedenen Vorstöße mußten naturgemäß mit Ausweichen vor überlegenen feindlichen Streitkräften und mit erfolgloser Rückkehr enden.

„Also die verdammten Minensperren vor Finnland hindern den Admiral, weiter einzudringen!", so geht die abendliche Diskussion in der „Lübeck"-Messe. „Das ist es nicht allein", sagt der Navigationsoffizier, „bei der heutigen Kommandantensitzung auf dem Flaggschiff hat der Admiral die Frage aufgeworfen, wo beim letzten Vorstoß so plötzlich die dicken russischen Schiffe herausgekommen sind. Nach vorliegenden Nachrichten liegt eine gewaltige Sperre über den ganzen Finnischen Meerbusen, bis an die Insel Nargö, und doch war der Feind plötzlich da, hätte uns mit seinen schnelleren Schiffen fast abgeschnitten!"

In ausgiebiger Diskussion, an welcher sich nicht am wenigsten der wortreiche Stabsarzt d.R. Dr. Hansen, im täglichen Leben die Stütze des Deutschtums in Broacker, beteiligt, ist man spät abends der übereinstimmenden Ansicht, daß die Sperre erkundet werden muß.

In der Admiralskajüte auf der „Augsburg" vor dem Geschwaderchef steht der Admiralstaboffizier, Kapitänleutnant Gercke († 1918 als U-Bootskommandant), mit den Tagesmeldungen.

„Und dann ist der Oberleutnant Christiansen von der „Lübeck" hier mit einem Vorschlag zur selbständigen Erkundung der Minenverhältnisse in den russischen Gewässern. Er möchte über die nordischen Länder den Versuch machen, auf einem neutralen Fahrzeug als Schiffsmann in irgendeiner Form die fraglichen Gewässer zu befahren. Man kann ja nicht wissen . . . !" „Gleich reinkommen!" —

„Also gut, fahren Sie los. Erst nach Berlin, Admiralstab, Papiere usw., und machen Sie keinen Unsinn!"

Das war ja nun vielleicht ein ehrenvoller Auftrag, aber bereits bei der Besprechung im Admiralstab in Berlin traten die ersten Schwierigkeiten in der Durchführung zutage, denn hier ging nichts ohne größte Gründlichkeit. — Und das war sehr gut! Ausgerüstet mit einem wunderschönen, neutralen Paß und anderen Papierchen, meldete Carl sich an einem Oktobertage beim Ostseebefehlshaber im alten Kieler Schloß, wo ihn der Prinz-Admiral in eindringlicher Weise auf die Wichtigkeit dieser Erkundung und auf die besondere Gefahr der Unternehmung hinwies. Am Abend Zusammentreffen mit Fiede.

Fiede steht nach seiner Ansicht im aussichtlosen Kampf um ein Frontkommando, Carl ist stark beeindruckt von der schwierigen Ostseekriegführung. Der Chef des Stabes, der tatkräftige Kapitän zur See Heinrich, hatte von den Schiffen des detachierten Geschwaders in der Ostsee als von einem Haufen „alter Konservenbüchsen" gesprochen. Er hatte ja vollkommen recht!

„Wenn ich Glück haben sollte, Fiede, und das Loch in der großen Minensperre einwandfrei feststelle, dann schickt der Admiral die U-Boote hinter die Sperren, wo sie sicher zum Schuß kommen."

Als Zivilist, und zwar zunächst als ein harmloser Geschäftsreisender, überschreitet Carl am nächsten Abend die dänische Grenze, um in Kopenhagen am Hafen die Schiffahrtsverhältnisse eingehend zu untersuchen. Doch von hier besteht keinerlei Schiffsverkehr mit Rusland, und weiter geht es nach Schweden. Eine Gelegenheit, auf einem schwedischen Schiff eine Heuer zu bekommen, um dann durch die russischen Gewässer zu fahren, bestand auch hier nicht, aber der Postdampferverkehr nach Finnland war noch im Gange. — Also der einzige Weg nach Rußland! Und zwar als Passagier mit einem Postdampfer. Kurz entschlossen wurde ein Platz auf dem nächsten Dampfer belegt. Allerdings ohne ein Visum für Rußland und andere Unterlagen für einen dortigen Aufenthalt zu haben. Carl hatte sich eben fest in die fixe Idee verbissen, dort irgendwo an der russischen Küste etwas über die wichtigen Minensperren zu erfahren, und handelte auch wohl nebenbei in dem kindlichen Glauben, daß ihm als Neutralen in keinem Falle etwas auf einem neutralen Schiff passieren könnte — auch nicht bei den Russen!

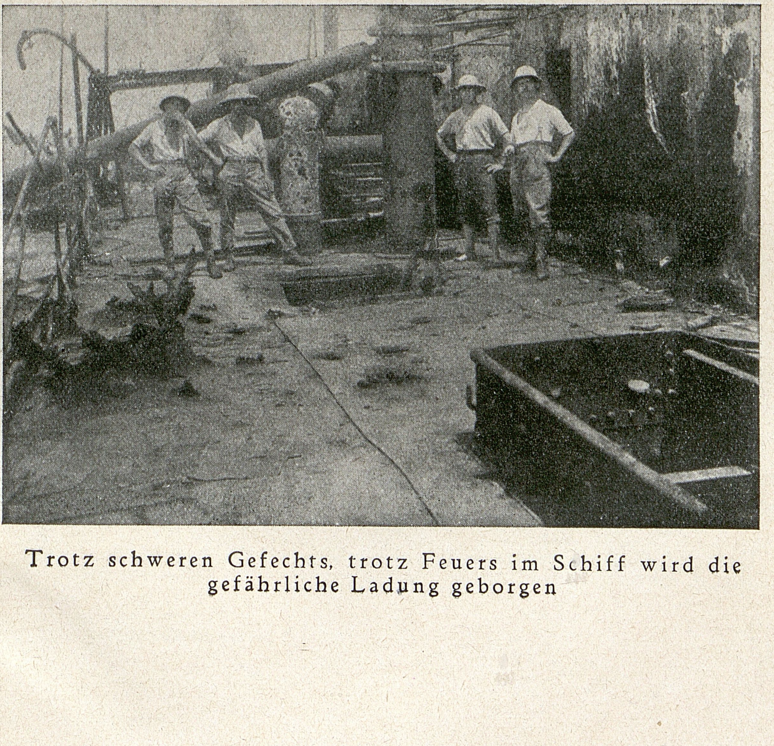
Auf der kurzen Seereise kommt dem als Holländer verkappten deutschen Seeoffizier eigentlich zuerst die Einsicht, daß er ohne geringste russische Sprachkenntnisse in Feindesland ziemlich aufgeschmissen sein wird. Unter möglichster Vermeidung der holländischen Sprache wählt er ein gebrochenes Englisch für den allernotwendigsten Sprachgebrauch. Ein geradezu fabelhaftes Glück, und die wahrscheinlich nur in Rußland möglichen Verhältnisse, bringen ihn kurz nach der Ankunft in Raumö mit dem dortigen Stadtkommandanten zusammen. Bei Gelegenheit einer solennen Kneiperei auf dem Dampfer ergreift er die durch den genannten Offizier ihm gebotene Gelegenheit, mit einem russischen Militärzug direkt nach Helsingfors zu fahren. — Kurz und gut, im Laufe des Nachmittags, nach Ankunft in diesem für die russische Seekriegführung so wichtigen Hafenplatz, irrt er ziemlich hoffnungslos durch die Hafengegend. In der Erkenntnis, daß neben einer geringen Aussicht für die Durchführung seiner Erkundung eine Rückkehr nach Raumö wirklich nicht einfach sein dürfte. Aber davon hängt ja alles ab! Denn wie sollte er sich bewegen — wo sollte er bleiben? — Aber nur dem Mutigen hilft der Zufall und das Glück — besonders im Kriege!

In einem Hotel wendet er sich an den Portier, erzählt ihm eine Räubergeschichte von verpaßter Abfahrtsgelegenheit nach Kronstadt, einer sehr wichtigen Rückreise über Stockholm nach Holland und verbindet diese Auskunft durch ein reichliches Trinkgeld mit dem Ersuchen um Unterstützung zur Erlangung eines Autos nach Raumö. In welcher Weise der gerissene Hotelportier die Rückreise arrangiert hat, ist ihm nie klar geworden. Ob die offene Hand oder vielleicht eine reichsfinnische Einstellung den Ausschlag gaben, oder aber seine freche Berufung auf eine intime Bekanntschaft mit dem Stadtkommandanten von Raumö? Jedenfalls hat er nach verhältnismäßig kurzer Zeit die Versicherung, daß er noch am gleichen Abend ein Militärauto nach Raumö benutzen könne. Die teils in der Hotelhalle, teils in der Bar zugebrachte Wartezeit sind wenig angenehme Stunden. Das Damoklesschwert der Verdächtigung sitzt verdammt dicht am Genick! In der Bar hockt ein dunkelbärtiger Mann hinter einer Zeitung, den er vermeintlich schon in Kopenhagen gesehen hat, und selbstverständlich fühlt er dessen Augen stets auf sich gerichtet. Am Nebentisch ein finnisch und schwedisch sprechender Schiffskapitän, aus dessen Unterhaltung mit den Barmädchen er allerlei Interessantes entnehmen kann. Bis plötzlich eine gewisse Unruhe das kleine Lokal erfüllt und die Meldung bekannt wird, daß deutsche Kreuzer heute nachmittag an der finnischen Küste gesichtet wurden. Also unauffällig hinaus, um womöglich in der Abenddämmerung das Auslaufen der im Hafen liegenden Kreuzer und Zerstörer zu beobachten. Viel ist nicht festzustellen. Aus dem unübersichtlichen Hafen laufen ein größerer Panzerkreuzer, zwei kleinere und eine Zerstörerflottille beschleunigt aus. Bis hinter Sveaborg kann er von einer erhöhten Stelle aus die russischen Einheiten beobachten und im sinkenden Abend an der großen Rauchentwicklung die Feststellung machen, daß dieser Verband nicht, wie bisher angenommen, seinen Weg nach der Insel Norgö oder Reval nimmt, sondern nach dem Verlassen der Schären sofort nach rechts abbiegt, also den Weg nach auswärts an der finnischen Küste entlang nimmt. Immerhin die erste Bestätigung, daß eine Minendurchfahrt an dieser Seite sich befinden muß. Aber es ist doch nur die Vermutung, keine Genauigkeit, und dann steigt bei dieser Überlegung die eigene groteske, gefährliche Situation empor.

„Ist diesem Kerl im Hotel überhaupt zu trauen?" „Ist es vielleicht nur eine Falle?"

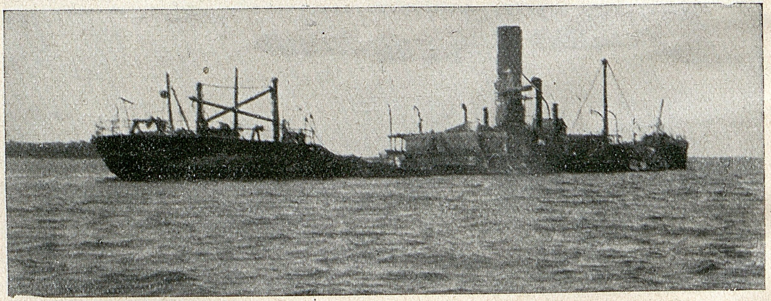
Am besten geht man gar nicht wieder hin — aber der Knüppel

Das Hilfsschiff in Sicht
Askari in Deutsch-Ostafrika



Trotz schweren Gefechts, trotz Feuers im Schiff wird die gefährliche Ladung geborgen

Carl Christiansen,
Kommandant des Blockadebrechers



Der auf Grund gesetzte Blockadebrecher in der Mansabucht,
Deutsch-Ostafrika

liegt beim Hund. Er sieht sonst keine Möglichkeit, die Stadt zu verlassen.

Also Entschluß! Und bald darauf betritt er wieder das Hotel, wo ein verwünscht schwieriges Problem seiner harrt. Erneutes Verhandeln mit der einzigen Person, die ihm helfen oder ihn als verdächtig angeben kann.

Aber alles geht klar, unwahrscheinlich klar! Nachdem ein größerer Tourenwagen abgefahren, in dem er den bereits in der Bar gesichteten Kapitän wiedererkennt, meldet sich nur einige Minuten später ein mittelgroßes Auto, geführt von einem ziemlich verwegen aussehenden Fahrer, beim Portier.

Großer Rubelschein für den Portier. Auskunft über Reiseroute, großer Redeschwall des russischen Militärchauffeurs, alles mitten im Gedränge des Hoteleingangs, — und los brummt der Wagen in die dunkle Nacht! Heraus aus der Stadt, durch dunkle Hohlwege, durch langgestreckte Wälder, über Brücken und durch schlafende Ortschaften geht der Weg, — ohne die Möglichkeit, mit dem Führer überhaupt sprechen zu können. Verschiedentliches Anhalten, eine Panne, dazu gegen Mitternacht ein längerer Disput mit einer Bahnbewachung! Die Gedanken des deutschen Oberleutnants sind schwer zu beschreiben! Die Unwahrscheinlichkeit dieser Fahrt übersteigt alles, was er bisher erlebt. Die Rückkehr muß gelingen. Es ist ja gar nicht mehr weit, und wenn es nur erst mal hell würde, kann man doch wenigstens nachher die Küste erkennen! Um 9 Uhr soll der Dampfer den Hafen verlassen, etwa eine Stunde vorher hält das Auto unweit der durch riesige Holzhaufen und einem roten Gasometer kenntlichen Anlegestelle. Es sind noch kaum Menschen unterwegs. Jetzt heißt es unauffällig an Bord zu kommen — auch noch eine Schwierigkeit! — Freundlicher Abschied mit rubelbewaffneter Hand und durch das geschäftige Treiben am Dampfer, — endlich glücklich an Bord! Bis zur Abfahrt verborgen im winzigen Rauchzimmer, beim Auslaufen sogar im — W.C., um nachher im Gewühl auf dem überbesetzten kleinen Passagierdampfer unterzutauchen. Das Sicherheitsgefühl ist jetzt, auf dem neutralen Schiff, bedeutend gestiegen.

„Jetzt muß gehandelt werden!" ist Carls einziger Gedanke. Eine solche Gelegenheit kehrt sicher nie wieder. Also angebiedert mit allen Mitteln. Da ist auch der unheimliche, fremde Kapitän.

Ein Finne. Ein Durstiger. Also mit Schwedenpunsch und mit Whisky eine ausgedehnte Minennavigation getrieben. Immer vertrauensseliger wird der Partner. Er zeichnet schon die Minensperren auf das Tischtuch und später sogar in eine in der Eile an Bord aufgetriebene Karte. Diese Seekarte war nachher verschwunden und wurde vergeblich gesucht. Der deutsche Seeoffizier hatte sie sich inzwischen auf den Bauch praktiziert. Abends Ankunft in Stockholm, gerade noch rechtzeitig genug, den Nachtschnellzug nach Malmö zu erwischen. Trotz Schwedenpunsch und Whisky wird es eine fast schlaflose Nacht: die innere Unruhe läßt ihn mit seinem kostbaren Gut ständig auf der Hut sein.

Am nächsten Tage steht der übernächtige Oberleutnant im alten Kieler Schloß vor dem Ostseebefehlshaber und meldet das Ergebnis seiner Erkundung. Die zerknitterte Karte liegt auf dem Arbeitstisch des Prinzen.

„Famos, Christiansen! Die sich selbst gestellte Aufgabe haben Sie glänzend gelöst. Meinen Glückwunsch und meine Anerkennung! Nun aber schleunigst zu Ihrem Admiral nach Danzig, der Ihre Erkundung ausgezeichnet für die nächste Unternehmung gebrauchen kann!"

Admiral Behring auf dem inzwischen neu eingegliederten Flaggschiff, dem alten Panzerkreuzer „Friedrich-Carl", bekundet seine Zufriedenheit. Oberleutnant zur See Christiansen wird zum Stabe kommandiert. Für den jungen Reserveoffizier eine Auszeichnung. Er soll vornehmlich die Hilfsschiffe für die vorgesehene Sperrung des russischen Hafens Libau und andere Spezialaufgaben bearbeiten. —

Anfang November. Eine größere Unternehmung zur Blockierung der Hafeneinfahrten von Libau wird mehrmalig durch heftige Stürme unterbunden. — Für den 17. November scheint der großangelegte Angriff im Bereich der Möglichkeit zu liegen. Eine Anzahl mit Steinen und Zement angefüllte, mit Freiwilligen bemannte Dampfer werden unter Begleitung der Kreuzer „Lübeck", „Thehis", „Amazone" vorausgeschickt, um während der Nacht nach vorherigen Angriff einer Torpedoboots-Halbflottille in der Hafeneinfahrt versenkt zu werden. — Alles verläuft planmäßig, wenn auch durch schlechtes Wetter erschwert. Der Admiral beabsichtigt mit seinem Flaggschiff „Friedrich-Carl" nach erfolgter

Sperrung bei Tagwerden nachzustoßen, um mit dem schweren Geschütz Libau zu bombardieren. „Friedrich-Carl" hat in Neufahrwasser gekohlt und verläßt des Abends die offene Reede. Vollkommen abgeblendet, mit aufgezogener Kriegswache — das heißt, während die eine Hälfte der Besatzung auf Gefechtsstation ist, kann die andere angezogen schlafen — dampft der Panzerkreuzer mit 17 Knoten Geschwindigkeit gegen einen steifen Nordost. In Vertretung eines für die Blockschiffe kommandierten Wachoffiziers übernimmt Carl die Mittelwache. 12 Uhr nachts betritt er die Kommandobrücke und hat dann die Schiffsführung. Admiral und Kommandant haben sich im nahen Navigationsraum zur Ruhe gelegt. Der übliche Mittelwächterkaffee und die Liebesgabenzigarre tun ihre angenehme Wirkung.

Nachdem inzwischen von dem Sperrverband die Meldung eingelaufen, daß Torpedoboote der Ehrhardtschen Halbflottille in den Hafen von Libau eingedrungen, die Blockschiffe planmäßig versenkt sind, ist gegen 2 Uhr „Friedrich-Carl" auf der halben Höhe zwischen Memel und Libau angekommen und strebt mit stampfender Fahrt gegen die immer höher laufende See. Carl denkt gerade über die für seine Familie so eigenartige Bedeutung des Schiffsnamens „Friedrich-Carl" nach: Vater im Kriege 70/71 auf der alten Panzerfregatte gleichen Namens, das herrliche unvergeßliche Familienboot mit den vielen Jugenderinnerungen, und jetzt steht er auf der Kommandobrücke des neuen „Friedrich-Carl". „Wenn uns nun doch mal ein guter Erfolg beschieden wäre, wie würde Vater sich besonders freuen . . ."

Rrrrumms!! unterbricht es plötzlich seine Gedanken. Ein heftiger Stoß, verbunden mit einer starken Erschütterung des ganzen Schiffes, gibt das Gefühl eines Anrennens gegen einen festen Gegenstand. Gleichzeitig ein Ruck nach Steuerbord, — also Unterwassertreffer, wahrscheinlich Torpedo! — „Hart Backbord! Alle Maschinen äußerste Kraft voraus!" — Im harten Abdrehen will er dem nächsten Schuß ausweichen. „Alarm!" schrillen gleichzeitig die Glocken durch das ganze Schiff! Ruft alles auf Gefechtsstation. Admiral und Kommandant sind sofort da. Schon kommt auch die erste Meldung aus der Maschine: Erster Heizraum schwerer Wassereinbruch, fällt aus! Der noch nicht übersehbaren schweren Beschädigung halber befiehlt der Admiral ein Abdrehen nach der Küste. Also „Hart Steuerbord!". Im Drehmanöver reißt im Hinterschiff eine zweite, viel stärkere Explosion das schwer getroffene Schiff auf die Seite. Jetzt hageln die Hiobsmeldungen von unten: Torpedo-Heckraum meldet sich nicht mehr! Ruder klemmt! Steuerbord- und Mittelmaschine ausgefallen! Große Wassereinbrüche! — Also anscheinend in ein Minenfeld geraten und schwer havariert, dazu steuerlos im Schneesturm, von Minen umgeben!

Die Funkmeldung erreicht die nach Norden sichernde „Augsburg". Sie wird versuchen, dem sinkenden Panzerkreuzer zu Hilfe zu kommen. Das ist die letzte Meldung, dann fällt die eigene Funkstation aus. Wird sie uns aber finden? Wird „Augsburg" im minenverseuchten Gebiet herankommen? Diese Gedanken beseelen die Führer auf der Kommandobrücke des „Friedrich-Carl". Immer schräger neigt sich das Deck nach Steuerbord. Die Pumpen können die Masse des eindringenden Wassers nicht bewältigen. Geradezu heroisch kämpft das Lecksicherungs- und Maschinenpersonal gegen die berstenden Schotten in den unteren Räumen. Eine wirklich vorbildliche Ruhe und Disziplin herrscht unter der zumeist aus älteren Reservisten bestehenden Besatzung.

War es ein U-Boot? Dann kann man fast widerstandslos jeden Augenblick den Fangschuß erwarten. Auch die Scheinwerfer sind schon außer Betrieb, und die Geschütztürme lassen sich nicht mehr drehen. — So vergeht eine Stunde nach der anderen, eigentlich nur in Erwartung des Kenters. Gegen 5 Uhr früh scheint das Ende bevorzustehen. Jede hochlaufende See scheint der letzte Stoß zu sein. Die beiden Rettungsboote werden nur wenig Leute aufnehmen können, doch wird befohlen, sie noch rechtzeitig zu Wasser zu bringen, um, wie der Admiral besonders hervorhebt, nach dem Untergang ein Sternsignal schießen zu können. Gleichzeitig mit dem Herablassen der beiden Kutter hallt der Befehl: „Alle Mann aus dem Schiff!" über Deck und durch die Räume. — Also aus! Jeder kann an sich selbst denken, wenn er eine Rettungsmöglichkeit erspäht. Heraus aus den unteren Räumen strömen die Männer, — bis auf die durch die Minentreffer ums Leben Gekommenen. Verbrühtes Maschinenpersonal, Verwundete, alles sammelt sich auf dem Oberdeck, wo in bester Ordnung die verschnürten Hängematten als Rettungsgürtel verteilt werden. — Da plötzlich unweit an Backbord grüne Sternsignale und kurz hinterher der Lichtkegel eines Scheinwerfers aus der Dunkelheit! Erkennungssignale, — man sollte es nicht glauben: es ist die „Augsburg", die sich ohne Bedenken für die Rettung der Kameraden einsetzt. Schnell ist der Kutter längsseit und gibt kurzen Bericht über die Lage. — Der „Augsburg"-Kommandant (Fregattenkapitän Horn) faßt einen schnellen Entschluß: mit äußerster Kraft einen Bogen schlagend, führt er seinen Kreuzer in glänzendem Manöver an die hochragende Backbordseite des schwergetroffenen Flaggschiffes. Es geht nicht ohne Splitter. Im hohen Seegang rollen die beiden Schiffe hart aneinander. Doch es lohnt den Einsatz. In kaum zehn Minuten ist der überlebende Teil der Besatzung, als letzter der Kommandant und Admiral übergestiegen.

„Klar zum Ablegen!" hallt es von der Kommandobrücke. „Leinen los!" Doch da taucht wahrhaftig aus der Achterbatterie des sinkenden Schiffes noch ein Matrose auf, und zwar in aller Ruhe mit gepacktem Kleidersack. Auf laute Zurufe reagiert er nicht, sondern verschwindet ins Innere und kommt dann endlich mit einer sorgsam eingewickelten Handharmonika wieder ans Tageslicht! Dann aber rüber! Die „Augsburg" schießt zurück — frei vom sinkenden Schiff! Jetzt noch die beiden Kutter aufsammeln. Nach kurzem Manöver sind die längsseit. Gernot Goetting (der spätere U-Kreuzerkommandant), der unermüdliche Erster Offizier, die Seele der „Augsburg", schwingt sich über die Reling: übermittelt Carl den Auftrag, mit dem einen Boot zurückzufahren, um einen Sack wichtiger Geheimpapiere aus dem sinkenden Schiff zu bergen. In Lee des Achterschiffes wie hinter einem schützenden Riff kommt der Kutter heran. An den herunterhängenden Geländerketten entern der Oberleutnant und zwei Begleiter über das Außendeck in die Achterbatterie. Unheimlich ist es in dem verlassenen, totenstillen Schiffsinnern. Glücklicherweise brennt noch an einigen Stellen die Notbeleuchtung, und schnell ist der bewußte Sack gefunden und herausgebracht.

Beim Herausturnen aus der Achterbatterie führt der Weg an Carls Kammer vorbei. Groß ist die Versuchung, diesen oder jenen Teil noch mitzunehmen — aber die Vernunft siegt. Ein kurzer Blick streift über die liebgewordene Stätte. Da hängen die Bilder der Eltern, der Braut, des „alten" „Friedrich-Carl" und dort in der Ecke der Säbel, der Dolch! Vom Bullauge steht das Wasser bereits schräg über den Schreibtisch bis an die Koje. — Auf dem schiefen, glitschigen Deck die rettende Türöffnung zu erreichen, erfordert bereits geschicktes Klettern.

Nach einigen Minuten sind sie wieder im Boot und unterwegs zur „Augsburg".

„Geheimsachen geborgen!" steht Carl vor seinem Admiral, dessen Kommandozeichen bereits von der Mastspitze der „Augsburg" in der kalten Morgenbrise flattert. Eine unheimliche Fülle auf dem Kleinen Kreuzer, aber in mustergültiger Ordnung und treuester Kameradschaft hilft der eine dem anderen. Bevor die „Augsburg" auf Kurs nach Memel dreht, wird sie noch Zeuge vom Finale der nächtlichen Tragödie. Mit einem letzten Ruck legt sich „Friedrich-Carl" ganz auf die Seite, taucht mit dem Hinterschiff unter und steht für einen kurzen Augenblick mit dem zerschlagenen Heck auf dem Meeresgrund, um dann seitlich überzukippen.

Am gleichen Tage gegen Mittag nähert sich die „Augsburg" der Einfahrt nach Memel. Zur Hilfeleistung für „Friedrich-Carl" sind inzwischen mehrere Fahrzeuge ausgelaufen. Dicht vor der Hafeneinfahrt geraten zwei davon in ein Minenfeld, werden schwer getroffen und können noch rechtzeitig die mit größter Fahrt heranbrausende „Augsburg" warnen. — Also auch hier, und wer weiß wo noch weiter hat der im Minenwesen glänzend geschulte Russe seine verdammten Eier gelegt. — Kurz herumgedreht, weit ausholend bis fast an die schwedische Küste, erreicht der mit Menschen überfüllte glückhafte Kreuzer am späten Abend die Kaiserliche Werft in Danzig, wo schon die Eisenbahnzüge zum Abtransport der „Friedrich-Carl"-Besatzung bereitstehen. Musterung vor dem Schiff! In markiger Ansprache, in seiner mitreißenden Art spricht der beliebte Admiral zur Besatzung seines Flaggschiffes.

„Euere mustergültige Haltung im stundenlangen Warten auf den sicheren Seemanntstod hat mir die Überzeugung bestätigt, daß deutsche Seeleute den Tod nicht fürchten und für Kaiser und Reich zu sterben wissen! Lebt alle wohl, der Geist des alten ‚Friedrich-Carl', meines unvergeßlichen Flaggschiffes, wird weiterleben — das walte Gott!"

Ein ernstes, aber von innerer Begeisterung getragenes dreifaches

Hurra auf den obersten Kriegsherrn braust aus tausend Kehlen über die nächtliche Werft. Die trüben Bogenlampen beleuchten das gemächliche Abrollen der Transportzüge. — Tiefer Männergesang, eine Handharmonika: „Dir woll'n wir treu ergeben sein, der Flagge schwarzweißrot . . .", immer leiser hallt es durch die sinkende Nacht.

Die nächsten Tage sind angefüllt mit Vorbereitungen neuer Unternehmungen. Der in Memel liegende englische Dampfer „Glyndwr" wird als improvisiertes Flugzeugmutterschiff in Dienst gestellt und in aller Eile ausgerüstet. Die Seeflieger v. Gorrissen und v. Tempsky († bei Sylt), die schon auf „Friedrich-Carl" waren, sollen mit neuen Maschinen an den Feind geführt werden.

„Oberleutnant Christiansen hat zu einer morgen stattfindenden Besprechung im Admiralstab teilzunehmen!" ruft ein Befehl Carl nach Berlin. Der Abteilungschef, Kapitän zur See Grashoff, eröffnet dem staunenden jungen Oberleutnant, daß beabsichtigt ist, dem zur Zeit in der Gegend von Kap Hoorn befindlichen Kreuzergeschwader ein Hilfsschiff mit Munition, Torpedos, Sanitätsmaterial und andere wichtigen Ersatzteilen zuzuführen.

„Ihre bewiesene Sachkenntnis und Tatkraft bei Durchführung verschiedener Sonderaufgaben haben unsere Aufmerksamkeit gefunden. Wir wollen auch Ihrer glücklichen Hand in der Führung dieses überaus wichtigen und sehr schwierigen Kommandos vertrauen."

In einer Sitzung wird das Programm festgelegt; während Carl, der ob der Übertragung dieses selbständigen Kommandos voll innerer Freude ist, sich persönlich bei den verschiedenen Marineteilen eine für diesen Sonderzweck geeignete Besatzung zusammensetzen soll, wird ein 6000 bis 7000 t großer geeigneter Dampfer in Wilhelmshafen bereitgestellt, umgebaut und ausgerüstet und soll in etwa acht Tagen mit Kriegsmaterial beladen und seeklar sein.

Also lebe wohl, du schönes Kommando im Stabe des detachierten Admirals, wo Carl Christiansen die engste Zusammenarbeit mit anerkannt bedeutenden Seeoffizieren bisher eine Erfüllung seiner Wünsche erschien. Er kehrt überhaupt nicht wieder nach Danzig zurück, wird telegraphisch von seiten des Admiralstabes abgemeldet. Aber die neugestellte Aufgabe macht ihn zum Träger einer selbständigen, wichtigen Mission, dem Grafen Spee eine Schiffsladung Kriegsmaterial entgegenzuführen. Am nächsten Tage ist er bereits in Kiel, ausgerüstet mit besonderen Vollmachten vom Admiralstab. Bei der Matrosen- und Werftdivision, auch auf verschiedenen Schiffen, werden für den Sonderzweck besonders geeignete Leute ausgesucht. Strikte Geheimhaltung — nicht mal den verschiedenen Kommandos dürfen Einzelheiten gesagt werden, nur daß es sich um eine Sonderunternehmung außerhalb der heimischen Gewässer handelt. Auf Abruf sind die Leute bereit zu halten, sie sollen später, ganz kurz vor dem Auslaufen in Wilhelmshaven, wo inzwischen das Schiff ausgerüstet wird, gesammelt werden. Dann wieder in Berlin zum Empfang letzter vorliegender Nachrichten über die voraussichtlichen weiteren Bewegungen des Kreuzergeschwaders.

Die erste Kriegsauszeichnung, das „Eiserne Kreuz", trägt er seit gestern; im Kieler Schloß wurde es ihm vom Prinzen Heinrich persönlich an die Brust geheftet. Stolze Freude erfüllt ihn wegen dieser damals in so hohen Ansehen stehenden Auszeichnung.

Der 8. Dezember! Ein dunkler und kalter Wintertag. Mitten hinein in eine Besprechung über die letzten Befehle zur Ausrüstung, über die Sicherheitsmaßnahmen beim Auslaufen und für den Ausbruch aus der blockierten Nordsee fährt wie ein düsterer Strahl die zuerst kaum faßliche Trauernachricht vom ruhmvollen Untergang des Kreuzergeschwaders bei den Falklandinseln. Ein schwarzer Tag!

Man kann es zunächts kaum glauben, daß dieses Geschwader, nach dem bisher so erfolgreichen Kriegszug über die Weltmeere und nach dem herrlichen Siege bei Coronel, mit über 1500 braven deutschen Seeleuten der feindlichen Übermacht erlegen ist. Durch seine vielseitigen, persönlichen Beziehungen zu den untergegangenen Schiffen, besonders zur „Gneisenau", ist Carl besonders getroffen. Mit den bei den Falklandinseln gebliebenen Kameraden hat er so manche unvergeßliche Stunde in Ostasien verlebt. —

„Also Ihre Sonterunternehmung ist nun hinfällig geworden. Es ist aber beabsichtigt, die getroffenen Vorbereitungen für einen anderen Zweck nutzbar zu machen!", wird ihm bei einer Besprechung eröffnet, und sofort wird ein neuer Plan entworfen.

Nach den letzten vorliegenden Nachrichten liegt der Kleine

Kreuzer „Königsberg" in Deutsch-Ostafrika in der Flußmündung des Rufidji eingeschlossen und wird von englischen Seestreitkräften am Auslaufen verhindert. Der Kreuzer hatte planmäßig im Indischen Ozean Handelskrieg geführt, ist darauf, anscheinend mit Maschinenschaden und Kohlenmangel, nach Ostafrika zurückgekehrt und hat vor kurzem von dort aus in schneidigem Überfall vor Sansibar den englischen Kreuzer „Pegasus" vernichtet. Die letzten englischen Nachrichten reden von einer Blockierung der Flußmündung durch einen versenkten Dampfer, so daß die „Königsberg" anscheinend eingeschlossen ist. — Der neue Aufgabe besteht nun darin, den deutschen Kreuzer wieder fahrbereit zu machen, ihm außer Munition verschiedenster Art, Ersatzteile und Sprengmaterial zur Beseitigung des Sperrschiffes zuzuführen. Einzelheiten über die Verhältnisse an der ostafrikanischen Küste fehlen ganz, es besteht keine Funkmöglichkeit von der Kolonie nach der Heimat. — Außerdem soll mit dieser Hilfsexpedition der Kaiserlichen Schutztruppe neues Kriegsmaterial zugeführt werden. — Das Abwarten weiterer Nachrichten über die Lage in der Kolonie und die Verhandlungen mit dem Reichskolonialamt verzögern den Abschluß der Ausrüstung von Tag zu Tag, bis sogar Mitte Dezember die Expedition überhaupt in Frage gestellt ist. Weihnachten kommt heran. Das Fest bringt für Carl die Überraschung, von Kiel aus für einen Tag seine geliebte Heimatinsel besuchen zu können. — Ein paar kurze frohe Stunden im Elternhaus, der Weihnachtsgottesdienst in der alten ehrwürdigen Kirche, die am nächsten Morgen erfolgende Begrüßung von den alten Veteranen des Kriegervereins, alle Glückwünsche und das Händeschütteln der Insulaner, der ernste Abschied von den Lieben — von der nun schon im biblischen Alter stehenden Matrone auf der Werft, sind ihm am nächsten Tage, wie er nachher wieder in Kiel ist, ein schöner, unwahrscheinlicher Traum. —

In Kiel erwartet ihn ein neues Kommando. Wegen gänzlichen Fehlens weiterer Nachrichten aus Ostafrika ist die Hilfsexpedition auf unbestimmte Zeit verschoben, und Carl wird zur Dienstleistung im Stabe des Ostseebefehlshabers kommandiert. — Welche Enttäuschung, wenn auch der Dienst in diesem Stabe viel Interessantes bietet, so steht doch sein Sinn nach Fronttätigkeit, er will zur See, auf ein anständiges Schiff, die elende „Papiermühle", wie Kapitän Heinrich in sarkastischer Weise den Seekrieg auf dem festen Lande bezeichnet, kann Carl in keiner Weise befriedigen. Er ist heilfroh, wie er sich eines Tages plötzlich wieder auf einem Schiff in der Ostsee befindet und Ende Januar unvermutet nach Berlin befohlen wird.

„Jetzt sollen also doch die Vorbereitungen für die Hilfsexpedition nicht umsonst gewesen sein. Hier ist Ihre Bestallung als Kommandant S.M. Sperrbrecher A, des Hilfsschiffes für Deutsch-Ostafrika, für den Kreuzer ‚Königsberg' und die Kaiserliche Schutztruppe."

„Also doch!"

Der etwa 6000 Tonnen große, vom Kriegsausbruch in Hamburg überraschte englische Dampfer „Rubens" ist inzwischen auf der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven zweckmäßig umgebaut. Ein fast neuer, guter, starker Dampfer. Der Geheimhaltung wegen wird das Schiff als Ersatz für einen kürzlich in der Nordsee untergegangenen „Sperrbrecher" — das sind die im minenverseuchten Gebiet den großen Kriegsschiffen vorausfahrenden Dampfer — ausgerüstet. Dann erfolgt auf verschiedenen Liegeplätzen die Beladung. Im unteren Laderaum 2000 Tonnen Steinkohlen für die „Königsberg", darauf eine Unmenge Munition, doppelte Ausrüstung Granaten für den Kreuzer und 5 Millionen Gewehrpatronen für die Schutztruppe, Geschütze, viele Gewehre, Maschinengewehre, Reserveteile, Sanitätsmaterial, Uniformen, Zelte, Europäerproviant und tausend andere Sachen mehr. Unten im Kohlenbunker hat man eine starke Funkstation versteckt eingerichtet, um in jeder Beziehung den äußeren Schein eines harmlosen Frachtdampfers nicht zu beeinträchtigen. Nach einem vom Kommando der Hochseeflotte festgelegten Plan soll der Ausbruch aus der Nordsee erfolgen. Die Geheimhaltung ist Hauptbedingung, deshalb soll die Durchfahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal mit einer unvermeidlichen Berührung durch Lotsen und andere Personen vermieden werden. Nur einen Tag vor der Fertigstellung kommt die ausgesuchte Besatzung an Bord, und gleich darauf wird aus der Werft auf die Reede verholt. Keiner darf wieder an Land. Der junge Kommandant ist am 16. Februar in Berlin zum Empfang der letzten Befehle und zur Abmeldung bei den höchsten Vorgesetzten.

„Also nochmals guten Erfolg. Fahren Sie mit Gott und grüßen Sie die tapferen Kameraden in Ostafrika!" mit diesen Worten und einem kräftigen Händedruck verabschiedet ihn der Chef des Admiralstabes. Während der Nacht kehrt er nach Wilhelmshaven zurück, die letzten Stunden verfliegen blitzschnell. Abmeldung beim Stationschef, Abschied von der jungen Gattin, die er seit der vor acht Tagen erfolgten Kriegstrauung kaum wiedergesehen.

In Begleitung eines Stationsadjutanten geht es jetzt in sausender Fahrt mit einem Marinekraftwagen zur Hafeneinfahrt, wo eine Dampfpinasse bereitliegt. Einige Minuten später hat Carl das stolze Gefühl, endlich wieder ein gutes Schiff unter den Füßen zu haben und am Vorabend einer schwierigen, aber ehrenvollen und großen Aufgabe zu stehen. Der Erste Offizier meldet am Fallreep: „Das Schiff ist seeklar!" Der Geheimhaltung wegen kommt für die Ausfahrt aus der Jade und aus dem Minengebiet der Sperrkommandant persönlich an Bord, um das Schiff durch die inneren Minensperren sicher hindurchzuführen. „Klar zum Ankerlichten!" Nachdem einige Minuten die Ankerlichtmaschine den weißen Dampf in die kalte Winternacht geblasen, die Anker durch die Klüse gerasselt, kommt die Meldung vom Vorschiff: „Steuerbord-Anker ist gelichtet!" „Halbe Fahrt voraus!" klingelt der Maschinentelegraph. Die Schraube teilt das graue Wasser der Jade, hinaus in die Nordsee!

Mit langsamer Fahrt, vorsichtig die verschiedenen Durchfahrten der Minensperren passierend, geht es weiter. Es ist das typische Wetter für diese Jahreszeit im Gebiet der deutschen Küste. Bedeckter Himmel, westlicher Wind, nasse Luft, richtiges Nordseewetter! Bevor die deutsche Küste den Blicken entschwindet, entrollt sich noch ein glänzendes Panorama vor den Augen der Schiffsbesatzung, gleichzeitig als Wahrzeichen von Deutschlands Macht und Seegeltung, vielleicht auch als ein unübertrefflicher Abschiedsgruß. Fast die gesamte Hochseeflotte, von den gewaltigen Schiffen der Königsklasse, den Schlachtkreuzern, Zerstörern bis zum kleinen U-Boot, ziehen vorbei. Alle Kampfschiffe liegen auf Schillig-Reede, während der langen Kriegsjahre die eigentliche Heimat der Hochseeflotte, zu Anker. Der Sperrbrecher fährt an den kilometerweit auseinandergezogenen Geschwadern seewärts vorbei. Es erfüllt an Bord jeden Mann mit stolzer Genugtuung, daß dieser großartige Anblick der letzte Eindruck sein soll, den sie vom schwer kämpfenden Vaterland mit hinausnehmen dürfen. Von der Kommandobrücke kann man, sogar teilweise mit unbewaffnetem Auge, manch guten Bekannten an Deck der grauen Schiffe erkennen. Jedoch nicht wie sonst üblich wird ein Gruß oder Scherzwort ausgetauscht, still und unhöflich, aber zielsicher verfolgt der Sperrbrecher mit dem auslaufenden Ebbstrom seinen Weg. Dem Kommandanten kommt schon mal der Gedanke: Was mag dieser oder jener wachhabende Offizier auf einem der passierten Schiffe wohl denken? Was mögen die Signalgasten der Hochseeflotte dem Wachoffizier melden? Jedenfalls: Ein Frachtdampfer läuft aus! Hoffentlich studieren sie die Aufbauten nicht zu genau.

„Na egal, mögen sie glauben, was sie wollen, den wahren Sachverhalt können sie nicht ahnen, den weiß ja nicht einmal die eigene Besatzung, die man absichtlich in ihrer Vermutung gelassen hat, es ginge hinaus zur Unterstützung des Kreuzers „Karlsruhe" im Nordatlantik oder gar nach Westindien.

Inzwischen ist das Hafengebiet verlassen, die inneren Minensperren passiert. „Maschine stopp, Torpedoboot längsseit an Steuerbord!" Der Sperrkommandant, Kapitänleutnant von Cappeln, und der Seewehr-Kapitänleutnant Kirchheim gehen hier von Bord. Der erstere hat persönlich das Schiff durch die Minen geführt, während der andere, einer der ersten Sachverständigen der deutschen Handelsmarine, die Ausrüstung des Hilfsschiffes geleitet hat.

„Also Hals- und Beinbruch!" Der qualmende schwarze Geselle legt ab, umkreist in kurzen Bogen nochmals das Schiff, und „Entlassen" schallt es herüber. Die letzte Verbindung mit der Heimat ist abgebrochen. Aus der Abenddämmerung ist es langsam Nacht geworden. Eine angestrengte Tätigkeit entfaltet sich während der Dunkelheit. Soll doch der Dampfer bis zum anderen Morgen ein gänzlich verändertes Aussehen annehmen. Mehrere Decksaufbauten verschwinden. Das Schorsteinabzeichen, die Erkennungsmarke des normalen Frachtdampfers, wird erheblich geändert. Der ganze Schornstein leuchtet am nächsten Morgen in hellem Zitronengelb, mit einem wunderschönen, blutroten Danebrog. Alle Abzeichen des „Sperrbrechers A" der Kaiserlichen Marine haben dem Aussehen des dänischen Dampfers „Kronborg" Platz gemacht, — der in Wirklichkeit in Kopenhagen im Dock liegt.

Vollkommen abgeblendet, wird der Kurs zunächst nach der Helgoländer Bucht gesetzt, nach Möglichkeit soll den deutschen Vorpostenstreitkräften das Auslaufen verborgen bleiben. Ein zeitweises, für bestimmte Uhrzeiten befohlenes kurzes Aufblitzen einiger wichtiger Leuchtfeuer unterstützt die Navigation. Gegen 2 Uhr nachts wird ein Gebiet zwischen Helgoland und Amrum passiert, wo erst vor einigen Tagen neue englische Minen festgestellt sind. Nur eine glückliche Hand kann hier sicher hindurchführen, denn zu sehen ist nichts in der tiefdunklen Nacht. Ohne Zwischenfall wird gegen 7 Uhr morgens außerhalb Amrum der Treffpunkt erreicht, wo planmäßig das rühmlichst bekannte „U 9" angetroffen werden soll. Das U-Boot soll die Marschsicherung bis an die norwegische Küste übernehmen. Es wird nicht gesichtet, eine Tauchpanne hat es am pünktlichen Erscheinen verhindert. Das Wetter ist günstig, leichter Nebeldunst und zeitweiliger Schneefall. Also nur kein unnötiger Aufenthalt und Kurs nach Norden! Wie ein letzter Fingerzeig und Gruß aus der Heimat leuchtet noch einmal für einige Sekunden das Blinkfeuer von Amrum. Dazu das erlösende Gefühl, in der offenen Nordsee zu sein, die nun mit etwa 10 Knoten Fahrt durchpflügt wird. Die folgende, bei Tageslicht zu durchfahrende Strecke bis zur Höhe von Kap Skagen kann alle möglichen Überraschungen durch den Feind bringen. Die letzten Nachrichten über die feindliche Nordseesperre lassen Kreuzer oder U-Boote auf der Linie England—Skagen durchaus erwarten. Mit großer Freude wird daher der früh hereinbrechende Abend begrüßt. Das Brückenpersonal und verdoppelte Ausguckposten durchspähen mit scharfen Gläsern die schwarze Nacht, damit beim Sichten verdächtiger Fahrzeuge sofort abgedreht werden kann. Gegen 9 Uhr abends muß die Hauptverkehrsstraße der Schiffe von den englischen Osthäfen nach Skagen durchquert werden. Eine Stunde später gleichzeitig Meldung mehrerer Posten: „Großes Fahrzeug mit starker Rauchfahne an Backbord!" Sofort dreht das Schiff auf Ostkurs, um den Eindruck zu erwecken, daß ein Dampfer, von England kommend, die Einfahrt in das Skagerrak sucht. Eine herrliche dichte Schneebö begünstigt das Ausweichen. Der anscheinend große, hier auf Beute lauernde feindliche Hilfskreuzer wäre eine leckere Beute für „U 9" gewesen. Schade, aber das erste erfolgreiche Abschütteln macht auch Spaß. Im weiteren Verlauf der Nacht werden noch verschiedene ähnliche Ausweichmanöver gemacht. Verdächtigen abgeblendeten Fahrzeugen, davon verschiedenen, an Größe und Kursänderungen besonders auffallenden, wird ausgewichen, bis gegen 4 Uhr früh das Blitzfuer von Lindesnaes die Küstennähe Südnorwegens anzeigt. Bei Tagesanbruch wird in kurzer Entfernung unter die Küste weiter nordwärts gesteuert.

Ausgezeichnet ist die Stimmung an Bord, immerhin eine gewisse Erleichterung, die verflossene Nacht hinter sich zu haben. Im Laufe des Vormittags Aufregung: Ein Kompaniedampfer, also ein Schiff der gleichen Reederei, unter deren Maske sich zur Zeit der Blockadebrecher verbirgt, nähert sich von Norden. Ein unauffälliges Ausweichen ist nicht möglich, und so passieren sich die beiden Schiffe mit freundlichen Dippen der Danebrogs. Den angenommenen Namen hat er sicher gelesen, wenn er nach Kopenhagen kommt, wird er vielleicht staunen, den „Kronborg"-Doppelgänger im Hafen zu sehen. Eine neue Maskierung wird vorbereitet, aber schnell aufkommendes schlechtes Wetter läßt die Durchführung schnell aufschieben. — Die letzten Nachrichten über die englische Sperrlinie: Shetlandinseln—Färöer—Island waren nicht sehr erfreulich. Nach sicherer Feststellung sollten in letzter Zeit die Bewachungen sehr verstärkt sein.

Es besteht die Absicht, in möglichst hoher Breite, eben unterhalb Island, durchzubrechen und den Atlantik zu erreichen.

Das schwer beladene, deshalb tief im Wasser liegende Schiff nimmt auf dem bereits Nordwest gesteuerten Kurs sehr viel Wasser über Deck und läßt sich in der hohen See nur schwer steuern. Schon am Abend schlingert es füchterlich, hohe Brecher rollen von beiden Seiten über die Reling. Die Besatzung hat schwere Arbeit, die an Deck befindlichen Gegenstände zu sichern. Die als Maskierung dienende, an Deck hochgestapelte Holzladung ist stark gefährdet, wird von den überbrechenden Seen auseinandergewühlt und geht teilweise über Bord. Losgerissene schwere Teile, zerschlagene Treppen, Ventilatoren, bedrohen die Steuerleitung — es sieht einfach wüst aus. Aber es soll noch besser kommen! Zu einem regelrechten Nordweststurm hat sich das Wetter ausgewachsen, es gelingt aber immer noch, mit reduzierter Fahrt den Kurs zu halten. Da meldet in der nächsten Nacht auf der Abendwache der leitende Maschinist: es müßte für eine kurze Zeit die Maschine gestoppt werden, um eine Störung zu beseitigen! Mit dem schwerfälligen Schiff unter gestoppter Maschine steuerlos in brausenden See zu treiben, ist wahrhaftig kein Spaß. In der schwarzen Nacht sieht man nur die drohenden weißen Kämme der hochrollenden Wellenberge. Tief, schwer legt sich das Schiff auf die Seite — fast als wenn es sich nicht wieder aufrichten will. Mit donnerndem Krachen jagt die grüne See über Deck — alles unwiderstehlich fortreißend, was nicht eisenfest gezurrt ist. Ein hoher Brecher über die ganze Breitseite zerschlägt das Maschinenoberlicht, der Hilfskesselschornstein geht über Bord! Lange darf dieser Zustand nicht andauern, sonst bedeutet es das Ende.

Im Maschinenraum wird unterdessen rastlos an der Beseitigung der Zylinderhavarie gearbeitet. Der unermüdliche, leitende Maschinist Hansen ist sich bewußt, was von dem vollen Einsatz dieser auf dem Schiff noch kaum heimisch gewordenen Männer abhängt. Es bedarf keines Ansporns, es sind alles erfahrene Leute. Es gelingt! Und der Maschinentelegraph meldet: „Maschine klar!"

Doch ein Kurshalten ist nun unmöglich. Die ganze Decksladung hat sich in den Befestigungen gelöst. Schweren Herzens gibt der Kommandant den Befehl zum Beidrehen, das heißt, das Schiff wird mit ganz langsam drehender Maschine mit dem Bug gegen die hochlaufende See gelegt und gleichzeitig Öl zur Beruhigung der Wellen über Bord gepumpt. Alles atmet erleichtert auf. Bei grauendem Tag kann nun erst festgestellt werden, wie die wütende Nordsee dem Blockadebrecher mitgespielt hat.

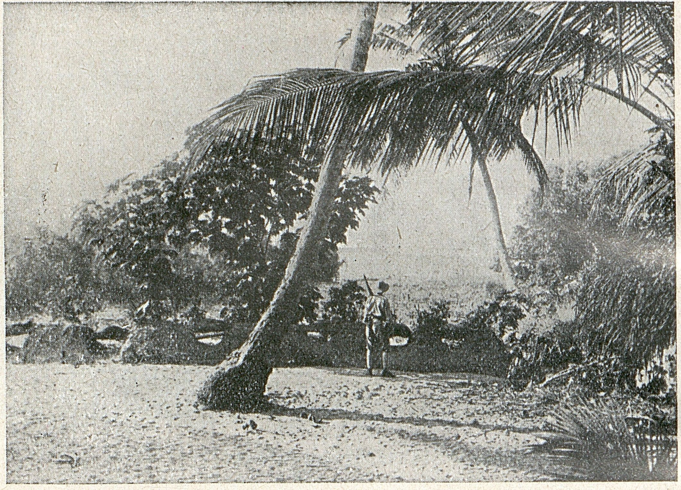
Das Barometer zeigt noch keine Besserung der Wetterlage. Die Böen jagen und peitschen das Wasser, dazu das drückende Gefühl: wir kommen nicht von der Stelle, und die Überlegung, bei einem Besserwerden des Wetters wahrscheinlich sofort feindliche Schiffe auf dem Hals zu haben. Am Mittag des 22. Februar läßt sich die Ungeduld nicht mehr zügeln. Man faßt den Entschluß, weiter südlich durchzubrechen, um diese unfreundliche Gegend auf dem schnellsten Wege zu verlassen, in der Hoffnung, daß der schwere Sturm die feindlichen Bewacher wahrscheinlich in die Häfen verscheucht hat. Bei Windstärke 11 und steifer, brechender See wird das maßlos schlingernde Schiff auf südwestlichen Kurs gebracht. Ein gewagtes Manöver, und erst beim dritten Versuch gelingt es.

Die hohen Wellenberge, die sich bisher hindernd in den Weg stellten, helfen jetzt, von hinten auflaufend, eine Fahrt von größter Geschwindigkeit zu erreichen. — Die folgenden Stunden sind natürlich voll hoher Spannung, besteht doch die Möglichkeit, jeden Moment zwischen Hagel und Regenböen auf den Feind zu stoßen. Unentwegt führt der Kurs nach Südwesten. Der Nachmittag bringt keine Überraschungen. In der folgenden Nacht, die den Blockadebrecher dicht südlich unter den Färöer Inseln vorbeiführen soll, wird allerschärfster Ausguck gehalten, nicht nur wegen feindlicher Schiffe, sondern auch um die vielleicht in Sicht kommende Insel rechtzeitig festzustellen. Hagel und Schneeböen nehmen bedeutend an Heftigkeit zu. Irgendeine Sichtweite ist überhaupt nicht mehr vorhanden. Das Meer ist überstoben vom Schneewirbel. Gegen 10 Uhr kommt aus der Funkenbude die Meldung, daß starker Funkverkehr die Nähe feindlicher Schiffe anzeigt. Diese Meldungen wiederholen sich noch oftmals, es ist anzunehmen, daß die feindlichen Sperrschiffe verschiedentlich dichtbei passiert sind. Die wirbelnde Schneehülle ist in dieser Situation unbezahlbar. Nach Mitternacht wird die gefährliche Linie, die nach aller Voraussicht bei gutem Wetter unter schärfster Bewachung liegt, gekreuzt. Noch einige Stunden weiter mit dieser Fahrt und das Hauptgebiet der englischen Patrouillenfahrzeuge ist passiert. Die Mittelwache vergeht, und wie bei Tagesanbruch und besserer Wetterlage kein einziges Fahrzeug gesichtet wird, hat der Kommandant und seine ihm teilweise noch unbekannte Besatzung das undbeschreiblich schöne Gefühl, daß nach dem erfolgreichen Ausbruch aus den heimischen Gewässern auch das Durchbrechen der englischen Hauptsperre nunmehr geglückt ist.

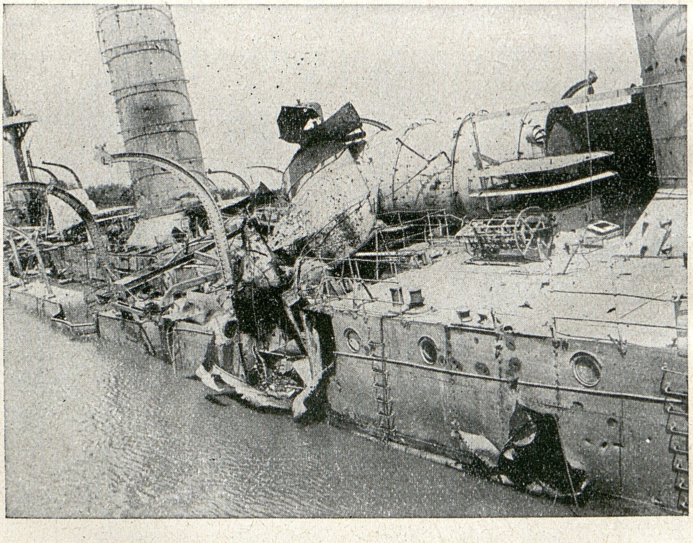
Der erste Teil des Unternehmens war erfolgreich. Der Atlantische Ozean mit seiner unendlichen freien Fläche stellt sich für die Weiterfahrt mit seinen unbegrenzten Möglichkeiten zur Verfügung. Tagelang hat unermüdlich die ganze Mannschaft schwer gearbeitet. Fast beständig bis auf die Haut durchnäßt, zerschunden und übermüdet vom Kohlentrimmen und Wachdienst, wird nun zunächst neben ordentlicher Verpflegung der nötige Schlaf nachgeholt. Auch Carl war seit dem Auslaufen aus der Jade nicht von der Kommandobrücke und aus den Kleidern gekommen. Bevor er sich für einige Stunden zur Ruhe legt, wird die ganze

Die neuen Maschinengewehre im Feuer

Getarnte Askaris



Auf Vorposten am Rufidji-Fluß



S.M.S. „Königsberg" nach dem letzten Gefecht
im Rufidji — Deutsch-Ostafrika

Besatzung zusammengetrommelt, um ihr die ersten Einzelheiten der Unternehmung bekanntzugeben.

„Der erste Teil unserer Fernunternehmung, der Ausbruch aus den heimischen Gewässern und der Durchbruch durch die englische Nordblockade kann als erledigt betrachtet werden. Wir sind jetzt im Atlantischen Ozean, den die Engländer noch weniger bewachen können wie die Nordsee. Den bisherigen Erfolg verdanken wir unserem einmütigen und unverdrossenen Durchhalten. Hätte nicht jeder alles getan, bei dem schweren Wetter sich voll einzusetzen, sei es an Deck oder an der Maschine, wer weiß, wo wir jetzt wären! Das Ziel unserer Fahrt durfte aus Geheimhaltungsgründen vor der Abfahrt nicht bekannt sein. Die Vermutung, wir wären als Hilfsschiff für den Kreuzer „Karlsruhe" oder irgendeinen Hilfskreuzer bestimmt, kann ich jetzt berichtigen. Unser Weg geht weiter: wir sollen mit unserer vollen Ladung Kriegsmaterial um das Kap der Guten Hoffnung nach Deutsch-Ostafrika! Unsere Aufgabe besteht kurz darin, den angeblich im Rufidji-Fluß blokkierten Kreuzer „Königsberg" mit Kohlen und Munition zu versehen und außerdem die schwer kämpfende Kaiserliche Schutztruppe mit Kriegsmaterial zu versorgen. Manche Hindernisse werden wir noch zu überwinden haben. Der Anfangserfolg aber soll uns ein gutes Omen sein für die weitere Durchführung. Jeder einzelne von uns muß es als eine Auszeichnung betrachten, für dieses Kommando ausgesucht zu sein, und ich hoffe bestimmt, daß wir alle zusammen das Vertrauen rechtfertigen, das man von höchster Stelle in uns gesetzt hat!"

Westlich von Irland geht es jetzt in den Ozean hinein. Beim Kreuzen der verschiedenen Schiffahrtsstraßen werden hin und wieder Fahrzeuge aller Art passiert, doch niemals mit Bestimmtheit ein Kriegsschiff ausgemacht. Im großen Bogen wird verdächtigen Schiffen rechtzeitig aus dem Wege gesteuert. Die Funkenbude bringt jeden Abend die neuesten Kriegsnachrichten und eines Nachts die interessante Mitteilung, daß der Admiralstab versuchen wird, den Zeitpunkt unserer voraussichtlichen Ankunft in Deutsch-Ostafrika von der Großfunkstation Nauen über Windhuk an den Kreuzer „Königsberg" zu funken. Dieser soll sich vom 1. April jede Nacht melden und dem Blockadebrecher Nachricht über die dortige Lage geben. Mit abwechselndem guten und schlechten

Wetter wird ein Kurs gewählt, der westlich an Madeira vorbeiführt, um einige Tage darauf während der Nacht die Kapverdischen Inseln zu passieren. Ohne Zwischenfälle vergeht ein Tag nach dem anderen. Das herrliche Tropenwetter hat längst die Beschwerden und Strapazen des winterlich ungemütlichen Nordatlantik vergessen gemacht. Eines Abends hört plötzlich die Funkenbude eine deutsche F. T.-Station. Wer mag das sein? Vielleicht der Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm", der nach aufgenommenem feindlichen Funkverkehr die Äquatorgegend unsicher macht? Aber es ist die große Funkstation in Windhuk in Deutsch-Südwestafrika, die von dort aus deutsche Kriegsnachrichten in einem weiten Umfang in die Welt hinaussendet. Wenn also die „Königsberg"-Station empfangsfähig ist, wird sie die Nachricht von der Entsendung eines Hilfsschiffes aus der Heimat über Windhuk erhalten.

Das Gebiet des ständigen guten Wetters ist nun inzwischen durchquert. Die herrliche Tropenwitterung wird abgelöst durch steife Winde mit Regen und Kälte. Am Kap der Guten Hoffnung, welches in weiter Entfernung abseits der üblichen Verkehrsstraße gerundet wird, unterbricht ein mehrtägiges Sturmwetter die Fahrt. Dann kann wieder nach Norden gesteuert werden, und am nächsten Morgen liegt bei guter Sicht die Küste Südafrikas vor den Blicken ausgebreitet. Eine Anzahl Schiffe verschiedener Nationalität werden täglich angetroffen. Nach der Überlegung, ob der Weg außerhalb der Insel Madagaskar oder durch die Straße von Mosambik für die Annäherung an die Küste Deutsch-Ostafrikas günstiger ist, wird der letztere Weg gewählt. Da keinerlei Nachrichten über die Kriegslage und von den Blockadeverhältnissen an der afrikanischen Küste vorlagen, wollte der Kommandant, für den Fall, daß die „Königsberg" sich nicht melden würde, nach einem bestimmten Plan den kleinen Hafenort Lindi im südlichen Teil der Kolonie zu erreichen suchen. Da es durchaus möglich war, daß die Engländer sich bereits an gewissen Küstenpunkten festgesetzt hatten, mußte natürlich mit äußerster Vorsicht vorgegangen werden. Er beabsichtigte, nach dem Durchlaufen der Straße von Mosambik in einer dunklen günstigen Nacht vor Lindi zu stehen, durch ein Schiffsboot die Lage an Land erkunden zu lassen, um dann im günstigen Falle noch vor Tagesanbruch einzulaufen. In der Person des Kriegslotsen Albers, der in Friedenszeiten oft diese Gegend befahren, war ein Sachverständiger für die Küste an Bord, wie er besser gar nicht gedacht werden konnte. In großer Erwartung, ob die „Königsberg" sich nun melden wird, wird nordwärts gedampft, die hohen Berge von Madagaskar stehen zeitweilig über dem Horizont.

Da endlich am Abend des zweiten Ostertags ist die „Königsberg" zu hören, noch in derselben Nacht wird ein Funkspruch empfangen mit wenig erbaulichen Nachrichten über die Küstenblockade. Erst einige Tage später, aus dem nördlichsten Teil der Straße von Mosambik wird geantwortet, kurze Angaben über Art und Ladung des Hilfsschiffes. Die „Königsberg" interessiert vor allem die Kohlenmenge und ist anscheinend auf ein Zusammentreffen auf hoher See eingestellt. Zunächst ein unklares Bild, der Kreuzer müßte zu diesem Zweck doch ausbrechen.

In einer wundervollen Tropennacht wird zwischen den Inseln der Komoren-Gruppe hindurchgefahren. Trotz großer Dunkelheit heben sich messerscharf die Konturen der Inseln Johanna und Majotta ab. Vollständig abgeblendet dampft der Blockadebrecher im Schatten der hohen Inselküste dahin, das phosphoreszierende Kielwasser hinter dem Heck ist die einzige Spur. Nach Mitternacht sind die Komoren passiert, und damit ist das Blockadegebiet der ostafrikanischen Küste erreicht. Das zeigte sich schon früher als erwartet. Während der Mittelwache, erst einige Meilen hinter der Insel Johanna, erscheint plötzlich von Steuerbord ein schemenhafter großer Schatten. „Ruder hart Backbord" — in kurzem Bogen auf Gegenkurs. Der verdächtige Schatten wird inzwischen als ein großer Dampfer erkannt, anscheinend mit Kurs auf Sansibar. In kurzer Entfernung, unter 700 Meter, fährt der feindliche Hilfskreuzer, wie später festgestellt, die „Kinfouns Castle", vorüber. Seine Abblendung war ebenso mangelhaft wie sein Ausguck.

Kurz darauf ein neuer Funkspruch von der „Königsberg": Der Kreuzer will aus dem Rufidji-Delta ausbrechen und bestimmt einen Treffpunkt weiter abseits der Küste im Indischen Ozean.

Unverständliche Situation; nach den vorliegenden, allerdings aus englischer Quelle stammenden Nachrichten kann man sich kaum die Möglichkeit der Befreiung des deutschen Kreuzers vorstellen. Außer Munition, Proviant und Maschinenmaterial kann auf hoher See der „Königsberg" wenig geholfen werden, da der

Lebensfaktor für die Weiterexistenz des einsamen Kreuzers, die unentbehrliche Bunkerkohle, zu unterst im Schiff liegt. Auch bei einem erfolgreichen Ausbruch wird er bei der längeren Fahrt mit äußerster Maschinenkraft beim Abschütteln der Verfolger den größten Teil seiner Kohlen verpulvert haben, wenn er auf dem Treffpunkt anlangt. Ein Warten auf unbestimmte Zeit hier mitten im Blockadegebiet ist außerdem gleichbedeutend mit einem unvermeidlichen Gesehen werden und wird das Scheitern des Unternehmens bedeuten. Da nun auf eine diesbezügliche Anfrage auch noch die Antwort von der „Königsberg" kommt, daß der Zeitpunkt des Treffens durchaus unbestimmt ist, wird ein kurzer Entschluß gefaßt. Irgendwo muß untergeschlüpft werden, einmal um einer durch den regen Funkverkehr möglichen frühzeitigen Entdeckung zu entgehen, und weiter, um nach der langen Seereise die Maschine gründlich zu überholen und die Materialabgabe für die „Königsberg" vorzubereiten. Die langgestreckte Lagune zwischen den englischen Aldabra-Inseln scheint geeignet zu sein. Nach der vorliegenden Beschreibung sind die vier ganz kleinen Eilande unbewohnt, höchstens werden einige Eingeborene dort hausen. Jedenfalls besteht keine Verbindung mit der Außenwelt, und das ist die Hauptsache. Eine Spezialkarte ist nicht vorhanden, ein größeres Schiff hat vorher noch niemals dort geankert. „Aber es muß gehen, zuviel hängt davon ab!" — das sind die Gedanken des Kommandanten. „Wir sind wirklich nicht über 12 000 Seemeilen bis hierher gefahren, um jetzt beim ziellosen Kreuzen im feindlichen Blockadegebiet aufgebracht zu werden!"

Am 10. April bei Tagwerden wird das südlichste Eiland der Aldabra-Gruppe angesteuert. Herrliches Tropenwetter. Die niedrigen, mit Buschwerk und hohen Palmen bewachsenen Inseln stehen über der Kimm. Die weißen Kämme der hohen Brandung leuchten bereits aus großer Entfernung, mit bewaffnetem Auge kann man ein großes Eingeborenen-Kanu erkennen, wie es zwischen den Inseln herauskommt. „Also doch bewohnt!" — da geht sogar die englische Flagge hoch und flattert lustig über den Palmkronen. Es muß demnach mit der Anwesenheit eines oder mehrerer „Beefs" gerechnet werden. „Die müssen in den Kohlenbunker!" hört man unter der Brücke jemand sagen. Als sich das Schiff bis auf einige hundert Meter dem Strande genähert, scheint sich der Insulaner eine große Aufregung zu bemächtigen. Schwarze Gestalten rennen wild durcheinander, drängen zum Strande, wo nun ein großes Brandungsboot klargemacht wird. Aus einem Häuschen beim Flaggenmast erscheint ein Mann in weißer Hose, mit riesigem Strohhut. „Aha! Das ist der Inselkönig!" Er wird im Brandungsboot durch die hohen Brecher herausgerudert. Dieser Robinson ist natürlich außerordentlich neugierig. Er steigt an Bord, es ergibt sich, daß man es mit einem Mischling zu tun hat von der Insel Mahé. Er ist der Leiter eines französischen Unternehmens, betreibt auf diesen Inseln den Schildkrötenfang im großen Stil. Der Kerl ist ebenso spaßig wie seine Lebensweise. Ein Vergleich mit Robinson Crusoe ist durchaus zutreffend, nur zweimal im Jahre besteht eine Segelschiffverbindung mit den Seschellen-Inseln. Er sei der einzige „Weiße" auf der Insel. Seine Arbeitskräfte bestehen aus etwa hundert Negern; die Verpflegung beschränkt sich auf täglich frisches Schildkrötenfleisch, Fische und Reis. Vor einigen Monaten ist die Einförmigkeit seines eintönigen Lebens durch die Ankunft eines großen „englischen Kriegsschiffes" unterbrochen worden, welches hier auf der Insel aus einem Begleitdampfer gebunkert hatte. Nach vorsichtigem Fragen stellt sich heraus, daß der Kreuzer unsere gute „Königsberg" war.

Als Grund des Anlaufens wird Maschinenschaden angegeben, und daß der Dampfer sich auf der Reise von Südafrika nach dem Roten Meer befinde.

„Unmöglich können Sie mit Ihrem großen Schiff in den schmalen Korallenkanal einlaufen. Da hat noch niemals einer geankert!"

„Ich werde es aber doch versuchen", antwortet ihm Carl, „denn wir müssen in ruhigem Wasser an der Schraube arbeiten!"

Robinson bleibt an Bord. Von der Laguneneinfahrt schnell ein Boot zu Wasser, und in demselben fährt der Kommandant in Begleitung des Obermaaten Backer und einiger Matrosen in die Lagune, um Einfahrt und Ankergelegenheit dieser schmalen Rinne zu erkunden. Eine provisorische Karte ist schnell angefertigt, an Land werden ein paar Richtungsmarken errichtet. „Man muß sich nur zu helfen wissen!", ist auch hier die Parole, aber nur mit größter Vorsicht ist das Einlaufen zum versteckten Ankerplatz überhaupt möglich. Gegen Abend wird unter schwierigem Manöver eingelaufen, und in vierzig Meter Tiefe rasselt der Anker auf den Korallengrund. Die ganze Lagune ist wie ein Riesenaquarium. In dem wunderbar klaren und durchsichtigen Wasser sieht man den Anker auf dem Grunde deutlich liegen, große Schildkröten bewegen sich friedlich auf dem Meeresbodem, und Fische aller Art und Farbe beleben den Korallenkanal. Der Liegeplatz ist etwa 300 Meter von der Laguneneinfahrt entfernt hinter einer vorspringenden Inselecke; gegen Sicht von außen ein gutes Versteck. Ein scharfer Ausguck wird von der Mastspitze und teilweise von Land eingerichtet. Das Wechseln von Ebbe und Flut, das Herumdrehen des Schiffes im starken Strom erschweren die Lage. Nur einige Meter liegt das Heck von dem Korallenriff. Eine wundervolle, starkfarbige Tropennacht senkt sich hernieder. Zum erstenmal nach 53 Tagen Seefahrt herrscht vollkommene Ruhe im Schiff. Nach der Tageshitze verbreitet der leichte Westmonsun eine angenehme Kühle. Bis auf die nötigen Posten kann nach langer Zeit zum erstenmal fast die ganze Mannschaft in einer sogenannten ,,Bauernnacht'' Erholung und neue Kräfte suchen.

Mister Robinson ist abends an Land zurückgekehrt, nachdem er sich von seinem Staunen etwas erholt und verschiedene Geschenke freudig mitgenommen hat. Die Eingeborenen bringen eine ganze Bootsladung frischer Kokosnüsse, und der Inselkönig sendet als Gegengeschenk eine riesige Schildkröte von mehreren hundert Pfund Gewicht. Nach der langen Seereise eine herrliche Abwechslung in der Verpflegung.

Inzwischen zeigt sich, daß der durch die Lagune laufende Strom sehr stark und reißend ist. Der Kommandant ist besorgt, daß trotz beider Anker das Schiff während der Nacht vertreibt und in Gefahr kommt.

Am nächsten Morgen in aller Frühe wird mit dem Auffüllen der Kohlenbunker begonnen. Trotz großer Hitze wird ununterbrochen durchgearbeitet und kaum die nötigste Zeit zum Essen genommen. Eine kurze Erkundung der Insel hat den Zweck, festzustellen, ob sich hier auf Aldabra ein Kohlen- und Munitionsdepot für die ,,Königsberg'' nötigenfalls einrichten läßt. Bei dieser Gelegenheit kann man die Einsamkeit und Eigenart des weltabgelegenen englischen Eilandes studieren. Am Strande liegen etwa 50 auf den Rücken gedrehte riesige Schildkröten. Ein Dutzend Schwarzer ist dabei, die Tiere zu schlachten und in Fässer einzusalzen: das Anfangsstadium der Schildkrötensuppe! Die ganze Insel ist voll prächtiger, verschwenderischer Tropenvegetation. Kokospalmen werden am Strande vom Gischt der hohen Brandungswogen übersprüht. Die Drehmanöver der nächsten Nacht bestätigen die Gefährlichkeit des versteckten Ankerplatzes mit großer Deutlichkeit. Ein längeres Verweilen bedeutet direkte Gefahr. Es kommt also nur noch ein neuer Vorstoß zur Küste, ein neuer Funkspruch an die ,,Königsberg'' in Frage, ob und zu welchem Zeitpunkt der Kreuzer herauskommt. Wenn die ,,Königsberg'' kein annäherndes Datum ihres Ausbruchs geben kann, muß das Hilfsschiff noch weiter auf hoher See in möglichst unbefahrener Gegend eine Wartestellung suchen oder auf Aldabra ein Depot für den Kreuzer anlegen. Jedenfalls erst mal heraus aus dem engen Korallenkanal!

Im Laufe des Nachmittags wird die Lagune verlassen. Alle bedauern, daß der Liegeplatz nicht die erhoffte Arbeitsgelegenheit und Ruhe gegeben hat. Hätte man damals geahnt, daß bereits am nächsten Morgen der englische Hilfskreuzer ,,Kinfouns Castle'' die Insel anlief, dann hätte man dem Schicksal gedankt, das den kurzen Entschluß fassen ließ, Mister Robinson ohne Abschied zu verlassen.

Die einsame Insel verschwindet am Horizont. Mit frischem Mut geht es der afrikanischen Küste und der englischen Bewachungslinie entgegen. Es ist zwei Tage vor Neumond, die damit verbundenen dunklen Nächte sind dem Kreuzen im Blockadegebiet äußerst günstig.

Während der Abendwache überbringt der Funker einen Vorschlag der ,,Königsberg'', den Hafen von Tanga im Norden der Kolonie anzulaufen. Hinterher folgen noch Angaben und Einzelheiten über die Handhabung des englischen Blockadedienstes in dieser Gegend.

Der Funkspruch bringt die Erlösung aus dem ziellosen Umherirren in dieser gefährlichen Gegend, und es ist Aussicht, in kürzester Zeit den Zweck der Unternehmung zu erfüllen. Die Besatzung erhält Kenntnis von der neuen Lage. Alle sind erfreut.

Die Nacht und der ganze nächste Tag müssen noch in dieser Gegend zugebracht werden. Der 14. April ist für den Durchbruch und das Einlaufen vorgesehen. Auf einem nördlichen Haken wird in den Indischen Ozean hinausgesteuert und der nächste Tag dazu benutzt, dem Schiff eine für diese Gegend unverdächtige Maske, und zwar die eines Dampfers der „British-India-Line", zu geben. Am Vorabend des letzten Durchbruches wird bei Eintritt der Dunkelheit ein Punkt erreicht, etwa 50 Seemeilen östlich der englischen Insel Pemba, die der deutschen Küste vorgelagert ist. Alle Vorbereitungen für die letzte Strecke sind getroffen; um die Fahrgeschwindigkeit für kürzere Zeit um einige Knoten zu erhöhen, ist der Hilfskessel mit auf die Hilfsmaschine geleitet. Die Sicherheitsventile der Dampfkessel sind festgesetzt, um einen möglichst hohen Dampfdruck zu erzeugen. Im Heizraum liegen die seit Tagen ausgesuchten besten Kohlenstücke aufgehäuft. Mit der Möglichkeit des Aufbringens muß gerechnet werden. In diesem Falle ist vorgesehen, das Schiff zu versenken, da dem Feind nichts in die Hände fallen soll. Die Bodenventile sind so eingerichtet, daß auf Befehl alle Räume unter Wasser gesetzt werden können. Die schwere Ladung wird den Dampfer dann schnell unter Wasser ziehen. —

Die Nacht bricht herein, der Kurs soll in großer Nähe an der nördlichsten Spitze der Insel Pembo vorbeiführen, um nachher die Einfahrt in die Pemba-Straße zu gewinnen, von wo aus noch während der dunklen Nacht die enge Durchfahrt durch die Kilulu-Passage angesetzt werden soll. Hoffentlich gelingt es, die Nordspitze der Insel zu erkennen, damit von dort aus ein genauer Kurs auf die gegenüberliegende, etwa 20 Seemeilen entfernte Kilulu-Durchfahrt gesteuert werden kann. Die Stromverhältnisse sind hier schwierig und unregelmaßig. Die sehr schmale Kilulu-Einfahrt wird von großen Schiffen sonst kaum benutzt. Höchstens am Tage. Aber hier heißt es nachts hindurch, da nachher hinter den Korallenriffen noch etwa 15 Seemeilen bis zum Hafen von Tanga zu dampfen sind. Auch diese letzte Strecke muß unbedingt noch in der Dunkelheit zurückgelegt werden, um bei Tagesanbruch direkt vor Tanga zu stehen und dort zu verschwinden.

Schärfster Ausguck ist ebenso selbstverständlich wie ein einwandfreies Abblenden, — nicht der geringste Lichtschein darf nach außen dringen. Gegen Mitternacht wird vom Ausguckposten im Mast das Pemba-Leuchtfeuer erspäht. Von der Kommandobrücke aus zunächst noch nicht sichtbar. Ganz dicht an der Nordspitze der Insel vorbei in unmittelbarer Landnähe geht es hinein in die Pemba-Straße. Um 2 Uhr nachts ist das Leuchtfeuer fast greifbar nahe. In einigen Minuten soll der Kurs über die Straße nach der Kilulu-Durchfahrt geändert werden.

„Rauchwolke recht voraus!" Mit „Hartsteuerbordruder!" geht es auf Westkurs, das heißt von der Insel Pemba ab auf die afrikanische Küste los. Ohne Fahrterhöhung, damit unter keinen Umständen eine Rauchentwicklung entsteht, wird dieser Kurs zunächst weiter verfolgt. Die immer größer werdende Rauchmasse schiebt sich inzwischen in etwa 500 Meter Entfernung am Heck vorbei. Mit den scharfen Nachtgläsern kann einwandfrei der Hilfskreuzer „Duplex" erkannt werden, der nach den Angaben von der „Königsberg" den Pemba-Kanal bewacht. Mit langsamer Fahrt von Süden kommend, ist der Engländer anscheinend durch eigene Rauchentwicklung eines guten Sehfeldes beraubt, oder der Ausguck döst. Hier ist also dicke Luft! Dafür scheint aber jetzt freie Bahn nach der Küste zu sein. Nachdem das soeben passierte feindliche Schiff eine gute Strecke vorbei ist, wird nach und nach die Fahrtgeschwindigkeit erhöht, bis nach kurzer Zeit der Blockadebrecher mit äußerster Maschinenkraft die Pemba-Straße durchpflügt, um möglichst schnell die Kilulu-Einfahrt zu gewinnen. Das gute Schiff zittert in allen Fugen. Sämtliche Heizer sind vor den Feuern, um den Dampfdruck auf das höchste zu steigern. An den Dampfkesseln stehen die Manometer weit über dem roten Sicherheitsstrich. Die Sicherheitsventile lassen keinen überflüssigen Dampf entströmen — er muß durch die Maschine. Die schwere Beanspruchung läßt diese stöhnen und ächzen. In nie vorher erreichter Schnelligkeit drehen die schweren Kurbeln die Schraubenwellen. Alle Lager werden ständig gekühlt, trotzdem schmelzen die Metallpackungen der Wellenlager. Was macht es?! Ewig wird diese Fahrt ja nicht andauern, aber einige Zeit muß das Material standhalten — auf alle Fälle! Hoffentlich wenigstens so lange, bis die schützenden Korallenriffe erreicht sind.

Das außerordentlich nützliche Leuchtfeuer der englischen Insel Pemba ist zunächst für einige Seemeilen eine glänzende Unterstützung beim Ansteuern der Riffpassage. Mit fast 14 Knoten Fahrt geht es nun auf die schmale Einfahrt los. Der kleinste Kompaßfehler, das geringste Abweichen vom Kurs muß unfehlbar auf die Riffe führen. Aller Augen durchdringen die schwarze Tropennacht. Eine halbe Seemeile fehlt jetzt noch bis zur Einfahrt, jetzt nur noch einige hundert Meter. Die nächsten Minuten bringen die Entscheidung, ob die enge Kilulu-Passage getroffen, genau getroffen wird, oder — mit brausender Fahrt aufs Riff! Der Tiefenmesser meldet inzwischen 90 Meter Wassertiefe — 65 Meter, 40 Meter, 25 Meter . . . das ist die Küste. Wo ist die Durchfahrt? Sekunden entscheiden!

Da! — ein kleiner Schatten an Steuerbord, unterstrichen von dem berüchtigten weißen Streifen, . . . die Brandung! . . . Gleichzeitig der Ruf „Brandung an Backbord!“. . . Also mitten zwischen den Korallenriffen, hoffentlich an der richtigen Stelle. Eine geringe Kursänderung nach Süden, und der Tiefenmesser meldet in kurzen Abständen zunehmende Wassertiefen.

Hurra! Die Einfahrt ist passiert. Haarscharf ging es an den Korallenbänken vorbei. Eine schützende Kette von langgestreckten Riffen trennt jetzt bereits das Hilfsschiff von dem Pemba-Kanal — von dort droht zunächst keine Gefahr. Nun gilt es, mit südlichem Kurs noch etwa 15 Seemeilen bis Tanga zurückzulegen. Mit unverminderter Maschinenkraft geht es an der unsichtbaren deutsch-ostafrikanischen Küste entlang — in deutschen Gewässern —, welch ein stolzes Gefühl! Wenn man bloß etwas erkennen könnte, trotz kurzer Entfernung von der Küste ist in der dunklen Nacht nichts sichtbar. Immer weiter hinter dem Korallenriff entlang. Es ist gegen fünf Uhr morgens, gleich muß der Tag grauen.

Der Tag graut — plötzlich, wie nur in den Tropen, fällt das Licht herab, es wird hell, und mit einem Male liegt die afrikanische Küste — deutsches Land, vor den Augen wie ein Panorama ausgebreitet.

Und weiter, direkt voraus in kurzer Entfernung, eine kleine Insel mit weißem Turm — der Leuchtturm von Ulenge, vor der Hafeneinfahrt nach Tanga. — Da schräg zur Küste ein großes Boot mit riesiger deutscher Flagge — der entgegengesandte Lotse.

„Kursänderung auf das kleine Fahrzeug!“

„Klar zum Lotsenmanöver!“ „Maschine Achtung!“ schallen die Befehle auf der Brücke.

Schräg nach hinten thront der Kilulu-Berg über der Tropenpracht des Küstengeländes und weiter landeinwärts: die in der Morgensonne erglühenden Berge von Usambara!

Aber noch mehr zeigt sich dem erstaunten Auge: eine große Rauchfahne in der Nähe der Kilulu-Durchfahrt wird gesichtet. Bereits unterhalb des Riffes nähert sie sich schnell. Sollte das die „Duplex" sein? Doch wohl unmöglich! Und nun erkennt man bereits die weiße, hoch aufgewühlte Bugwelle eines schnellen Schiffes mit schwarzqualmenden Schornsteinen — wenigstens drei kann man bereits erkennen. Jetzt ragen die Mastspitzen des Verfolgers aus der Rauchwolke heraus. Wo mag der so plötzlich herkommen? Vor der Passage sind wir jedenfalls in unmittelbarster Nähe an ihm vorbeigefahren. Der feindliche Kreuzer riskierte aber nicht, in der Nacht durch die gefährliche Riffeinfahrt zu folgen. Die überlegene Geschwindigkeit und Gefechtskraft des Gegners ist sofort erkannt. In wenigen Minuten wird er bereits mit seinen Geschützen das Feuer eröffnen.

Jetzt gilt es! Der Hafen von Tanga ist noch sechs Meilen entfernt. Ehe er erreicht werden kann, kommt der viel schnellere feindliche Kreuzer zur vollen Artilleriewirkung. Dieser Weg fällt also aus, und sekundenschnell muß ein Ausweg gesucht werden, und... er wird gefunden! „Ruder hart Steuerbord!" und dann mit scharfer Wendung ohne Fahrtverminderung hinein in die schmale Mansabucht, wo die Aussicht besteht, daß der feindliche Kreuzer nicht ohne weiteres folgen kann und der Blockadebrecher durch Versenken auf flachem Wasser vor gänzlicher Zerstörung bewahrt wird.

Unterdessen überstürzen sich in den nächsten Augenblicken die wechselvollen Bilder. Das Lotsenboot wird in größter Nähe passiert. In demselben befinden sich der Kapitän Schade vom deutschen Dampfer „Markgraf" in Tanga und der Vertreter der Ostafrika-Linie. Ihre Zurufe verhallen im Dröhnen der mit äußerster Kraft stampfenden Maschinen. Die deutsche Flagge ist soeben gesetzt und flattert stolz im leichten Morgenwind, begrüßt vom Leuchtturm von Ulenge und von den deutschen Männern im Lotsenboot.

„Aha! beim feindlichen Kreuzer der bekannte Feuerblitz!" Der erste Schuß donnert durch den friedlichen Morgen. Die Maske ist gefallen, der Tanz beginnt! Aufschlag! Mehrere hundert Meter zu kurz. Eine volle Salve folgt dem ersten Schuß — alle Aufschläge liegen gleichfalls kurz. Krachende Salven, sich immer weiter an das Schiff herantastende Fontänen der Aufschläge erfüllen die nächsten Minuten. Dann ist die Einfahrt zur zunächst rettenden Mansabucht erreicht. Eine schmale Landzunge schiebt sich zwischen die beiden Schiffe. Die Aufschläge der letzten Salve prasseln dicht hinter dem Heck in das wirbelnde Kielwasser des Blockadebrechers. Dann wird das Feuern eingestellt.

Die Ausguckposten melden laufend die Bewegungen des Verfolgers. Mit Nordkurs und unverminderter Geschwindigkeit geht es jetzt innerhalb der deckenden Landzunge in die langgestreckte Bucht hinein. Auf diese Weise wird auf Gegenkurs der inzwischen als „Hyazinth'' erkannte englische Kreuzer passiert. Kommandant und Kriegslotse beraten sich wegen des günstigsten Ankerplatzes. Was wird der Feind unternehmen?! Wird er uns bis in die Bucht hinein verfolgen? Man muß es eigentlich annehmen, denn über die Landzunge hinweg kann er nur die Mastspitzen sehen. Mit größter Spannung werden die nächsten Minuten erwartet. Die Entscheidung muß gleich fallen. Die „Hyazinth'' steht vor der Buchteinfahrt! „Feindlicher Kreuzer dreht auf Gegenkurs!'' melden die Ausguckposten, und weiter: „Kreuzer fährt mit langsamer Fahrt nach Norden!'' Das Unglaubliche ist Tatsache: Der säumige Engländer lockert die Krallen von der vermeintlichen Beute! Die Spannung der letzten Minuten weicht der Freude, durch das unverständliche Manöver des feindlichen Kreuzers so viel Zeit zu gewinnen, um einen Ankerplatz auf flachem Wasser in der nördlichsten Ecke sicher zu erreichen. Vom inneren Strande der Bucht löst sich ein Eingeborenenkanu. Außer einigen Schwarzen erkennt man einen Schutztruppenoffizier in Khakiuniform. Er winkt mit dem Arm wie ein Besessener, wohl zum Zeichen, ihn an Bord zu nehmen. Die unverminderte Fahrt ist ihm unverständlich. Er ahnt nicht, worum es sich handelt. Nach laufenden Meldungen fährt der Feind außerhalb der Landzunge auf parallelem Kurs. Man kann sich schwer vorstellen, daß er abfahren wird. Sollte ihn vielleicht ein vor wenigen Monaten in der Schlacht bei Tanga erhaltener Denkzettel zur Vorsicht mahnen, oder hat er Angst vor einer Minensperre? Wie später festgestellt, war das letztere der Fall. Vor der Buchteinfahrt lag seit einiger Zeit eine aus eisernen Bierfässern behelfsmäßig konstruierte Minensperre, die der Blockadebrecher auch ahnungslos passierte. In der nördlichsten Ecke, hinter einer leichten Erhöhung der Landzunge, in ganz geringer Wassertiefe mit kaum einem Meter Wasser unter dem Schiffsboden, rasselt der Anker in die Tiefe.

Der lauernde feindliche Kreuzer kann das herrliche Gefühl nicht stören, daß nach langer Fahrt trotz aller Hindernisse die schwer bedrängte Kolonie mit der wertvollen Ladung erreicht ist.

Nach beendigtem Ankermanöver hat Carl die Kommandobrücke verlassen, um einen Funkspruch an die „Königsberg" zu chiffrieren, als dumpfes Krachen und Heulen in der Luft die Fortsetzung der feindlichen Beschießung mit jäher Deutlichkeit anzeigen. Sofort eilt er wieder an Deck, er kommt noch gerade zeitig genug, den ersten Salvenaufschlag etwa 70 Meter vom Schiff entfernt festzustellen.

„Freundlicher Empfang hier in der Kolonie!", denkt er innerlich. „Recht bald wird es Treffer geben!" Und wie die Wirkung bei dem mit Munition beladenen Schiff sein wird, braucht er sich nicht weiter auszumalen. An einer Stelle auf dem freien Achterdeck stehen allein viele Tonnen Sprengstoff zum sofortigen Ausladen bereit. — Es ist doch ein niederträchtiger Gedanke, hier, unmittelbar am Ziel, nach einer fast 13 000 Seemeilen langen, glückhaften Fahrt das Schiff unter Wasser zu setzen — oder mit ihm in die Luft zu fliegen.

Da — rrrumms — bänng!!! Die ersten Treffer. Einer im Vorschiff, der andere außenbords in die Kohlenbunker. Die Sprengstücke fliegen von innen heraus durchs Oberdeck und hageln von jeder folgenden Salve durch die Aufbauten. Der arme Schornstein wird von einem feindlichen Morgengruß seines ganzen Hinterteiles und des Abzeichens der „British India" beraubt. Es muß gehandelt werden, um zu retten, was noch zu retten ist!

„Bodenventile öffnen! — Alle Räume fluten!" geht der Befehl von Mann zu Mann und kurz darauf: „Oberschiff anzünden — nach Plan!" Es ist ja alles vorbereitet!

Der lange Obermatrose Christensen, der Ausguckposten im vorderen Mast, kommt wie ein geölter Blitz heruntergesaust — gänzlich verstört mit wild rollenden Augen: Der Luftdruck einer in größter Nähe an ihm vorbeisausenden Granate hatte ihm die Kleider vom Leibe gerissen, nur mit Mühe hat er sich halten können!

Hoffentlich werden nun die Laderäume so schnell überflutet, daß das von oben herunterbrennende Feuer das kostbare Kriegsmaterial nicht mehr erreichen kann. Werden die Treffer der nächsten Augenblicke die Explosion der Ladung hervorrufen? Diese und ähnliche Gedanken erfüllen den Kommandanten für die nächsten langen, langen Minuten. Treffer um Treffer krachen inzwischen weiter. Glücklicherweise ohne Explosionen hervorzurufen. Das Feuer entwickelt einen ungeheuren Qualm, die geöffneten Bodenventile lassen mächtig Wasser ein. Der Maschinenraum ist ein kochender, brennender Hexenkessel. Bis zum letzten Moment bleibt jeder auf seiner Station. Die Wassermengen müssen möglichst gleichmäßig nach allen Schiffsräumen geleitet werden. Der Leitende Maschinist dirigiert mit eiserner Ruhe seine Männer. — Zerschossene Dampfleitungen lassen mit lautem Zischen den Inhalt entströmen, dazu die im Schiff und in der Nähe krepierenden feindlichen 15-cm-Granaten — ein wahres Höllengetöse und eigenartiges Morgenkonzert, wie es die stille Mansabucht noch nie erlebte.

Meldung von der Maschine, daß das Wasser in den Laderäumen schnell und planmäßig steigt! Ein Glück! Die Erhaltung der Ladung hängt davon ab. — Ein weiteres Verweilen an Bord ist zwecklos, außerdem unmöglich, und es hieße nur unnötig Menschenleben opfern.

„Alle Mann aus dem Schiff!" Auch das ist zweckmäßig vorbereitet. Zwei Schiffsboote, die bisher nur verhältnismäßig wenig beschädigt sind, werden zu Wasser gelassen. Während die Mannschaft die Boote besteigt, eilt Carl in die unter der Kommandobrücke gelegenen Wohnräume, um daselbst noch wichtige Dokumente, Handwaffen und seinen Hund zu holen. Es gelingt ihm. Wie er der Kabinentür den Rücken dreht, schlägt ein Volltreffer durch das Brückendeck mitten durch die Wohnräume. Alles brennt. Eisensplitter, Holzstücke, Sprengteile und Gott weiß was fliegt durch die Gegend. Versengt und zerschunden kommt er an Deck. Der verängstigte und winselnde Hund wird ins letzte Boot befördert, dann springt Carl hinterher. Eine deckende Salve schlägt ins Vorschiff. Bis gegen 30 Einschläge innen- und außenbords waren bisher gezählt, und daß es ohne schwere Verluste abging, ist kaum glaublich.

Jetzt aber heraus aus der Feuerrichtung. Doch plötzlich wird die Beschießung eingestellt. Sofort Befehl, an Bord zurückzukehren, um, wenn möglich, das Feuer zu löschen. Das erste Boot, inzwischen an der unweiten Inselbuchtseite gelandet, gibt plötzlich Signal: „Feindlicher Kreuzer erscheint in der Buchteinfahrt!"

„Also doch!" Die Begrüßung sollte nicht lange auf sich warten lassen. Also wieder abgedreht und mit allen Kräften dem Lande zugestrebt. Sobald „Hyazinth" von der Landzunge frei ist, eröffnet sie mit allen Geschützen Feuer, von der Steuerbordseite mit Sprenggranaten auf den brennenden Blockadebrecher, von Backbord mit Schrapnells und Granaten auf die beiden Boote und die Landungsstelle. Bei der Landung des letzten Bootes ist das erste bereits zerschossen und von der Besatzung nichts mehr zu entdecken. Sie ist im dichten und fast unwegsamen Mangrovegebüsch verschwunden. Ein denkbar ungünstiger Landungsplatz. Sumpfiges Gelände, weicher Schlickboden mit daraus hervorragenden glatten, schlüpfrigen, verschlungenen Baumwurzeln, die ein Vorwärtskommen fast unmöglich machen. Ein fast undurchdringliches Dichicht. Es ist Befehl gegeben, zusammenzubleiben, aus der vermutlichen Feuerrichtung herauszustreben, möglichst das feste Land zu erreichen. Leichter gesagt als getan! Bei dem Versuch, sich von Wurzel zu Wurzel weiterzuarbeiten, versinkt man immer wieder im tiefen Morast. Einschlagende Granaten und heulende Schrapnells zerreißen das dunkle Dickicht.

Trotzdem von der Bucht nichts zu sehen ist, läßt der immer stärker anschwellende Kanonendonner die Annäherung des feindlichen Kreuzers erkennen. Nur 2000 m kann er jetzt noch vom Schiff entfernt sein. Die einschlagenden Treffer sind genau zu hören. Mit jedem Moment kann eine schwere Explosion erfolgen. Zwischendurch hört man das Bellen von Maschinengewehren. Was mag da alles vor sich gehen?

Trotz größter Anstrengung, die Leute zusammenzuhalten, sind zuletzt nur noch 4 Mann beim Kommandanten. Mit der Batteriepfeife werden Signale gegeben. Irgendwo wird geantwortet, aber aus welcher Richtung, ist nicht festzustellen. Eigentlich eine trostlose Situation hier in dieser Uferwildnis! Mit fast übermenschlicher Anstrengung gelingt es nach etwa einer Stunde, das feste Land zu erreichen. Eine kleine, mit hohen Palmen bestandene Anhöhe ist das nächste Ziel. Dahinter scheinen verfallene Negerhütten zu sein, aber Menschen sind nicht sichtbar.

Jetzt zunächst ein paar Minuten Luft holen, neue Kräfte sammeln, dann in raschem Anlauf die Höhe hinauf! Dort wird man einen Überblick haben und kann vielleicht die zerstreute Besatzung sammeln. Das feindliche Feuer liegt augenblicklich weiter nach rechts, das ganze Ufergelände wird von der „Hyazinth" mit Schrapnells abgestreut. Die Besatzung liegt zeitweilig im stärksten Feuer.

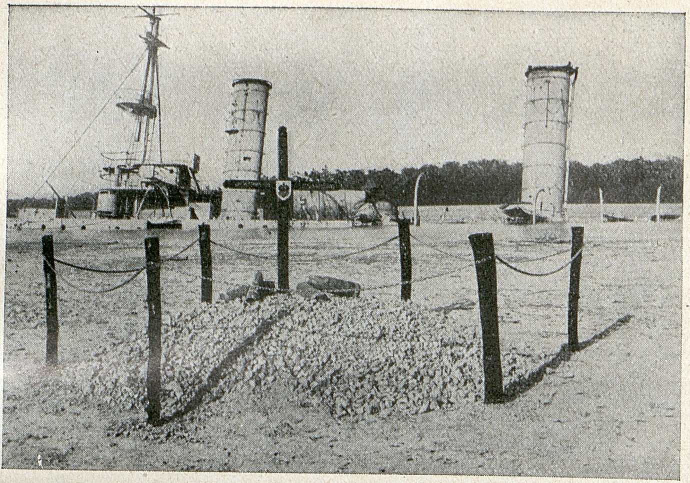
Auf ein Zeichen geht es jetzt im schnellsten Lauf auf eine Palmengruppe los. Eine Salve kracht hinterher! — Einschlag in größter Nähe. Schrapnells krepieren im Mangrovegebüsch. Immer weiter! Eine Granate schlägt jetzt in unmittelbarer Nähe ein. Carl und seine Begleiter mit Erde überschüttend. Er erhält einen schweren Schlag, — schießt kopfüber und verliert das Bewußtsein.

Als er nach längerer Zeit aus der Betäubung erwacht, findet er sich gegen den Stamm einer hohen Palme gelehnt. Seine Begleiter sind dabei, einen Notverband anzulegen. Es hat ihn ziemlich gehascht. Durch einen Granatsplitter ist das rechte Bein aufgerissen, und großer Blutverlust hat ihn sehr geschwächt. Er ist vollständig außer Gefecht. Maschinistenmaat Hansen ist von derselben Granate verwundet. Das Herunterstürzen abgeschossener Palmkronen und geknickte Baumstämme bringen neues Leben in die Gruppe und reißen den Verwundeten aus seiner Betäubung. Das feindliche Feuer ist anscheinend auf diesen Fleck gelegt.

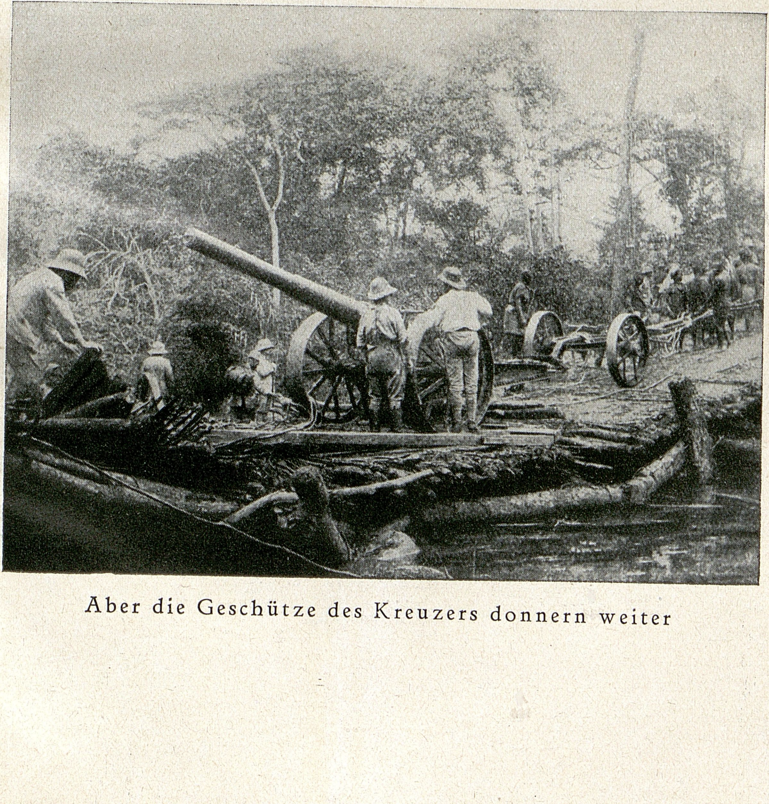
Die vier Getreuen haben ihren verwundeten Kommandanten angepackt, um eine besser geschützte Bodenwelle aufzusuchen. Plötzlich kurze, fremdartige Kommandos, die alle aufhorchen lassen. Da, ein langgezogenes, fremdartiges Trompetensignal! Zunächst Bestürzung. Ob das gelandete Engländer sein können? Dann taucht aber aus dem Unterholz und den Palmen der landeinwärts liegenden Senkung eine lange Schützenkette auf. Große, schwarze Gestalten in Khaki. Als Kopfbedeckung den unverkennbaren, topfartigen Tarbusch mit dem deutschen Reichsadler. Die Offiziere vor der Front mit Karabinern in der Hand. Einige Rufe hin und her, dann ist die Gruppe gesichtet und der Führer sofort heran.

Die Verbindung mit der Kaiserlichen Schutztruppe in Deutsch-Ostafrika ist hergestellt!

Es ist eine Askarikompanie aus Tanga. Im Gewaltmarsch herangeeilt, um im Falle einer englischen Landung die Bucht zu schützen. Sofort werden Patrouillen nach allen Richtungen gesandt, um



Die versenkte „Königsberg"
und das Grab ihrer tapferen Toten



Aber die Geschütze des Kreuzers donnern weiter

Safari-Lager

Auf dem Rückmarsch durch Afrika
Flußübergang

Versprengte und Verwundete zu sammeln. Auf einer improvisierten Tragbahre wird Carl landeinwärts abtransportiert.

Weiter landeinwärts, auf einem Rastplatz unter einem gigantischen Affenbrotbaum, findet sich nach und nach die Besatzung des Blockadebrechers wieder zusammen. Die Musterung ergibt, daß keiner fehlt. Aber wie sehen die Männer aus! Abgerissen, zerschunden, und obwohl alle durch Morast und Dreck gewaltig mitgenommen, sind sie frohen Mutes und nur von dem einzigen Gedanken beseelt: Unser gutes Schiff darf nicht in die Luft fliegen!

Die hier vorgefundenen Erfrischungen werden freudig begrüßt. Der eintreffende Oberarzt, Dr. Wolf, nimmt sich der Verwundeten an. Von einer soeben anmarschierenden Askarikompanie tritt ein riesiger Schwarzer zur Meldung heran. Zum erstenmal hat die Besatzung Gelegenheit, einen dieser Kameraden genauer zu betrachten. Welch ein Kerl! Das Gewehr reicht ihm gerade bis zum Koppelschloß und Hände wie eine kleine Schaufel. Die Offiziere erzählen einige Einzelheiten des glänzenden Sieges bei Tanga, durch den im November 1914 die mit großer Übermacht gelandeten Engländer von unserer Schutztruppe mit blutigen Köpfen zurückgeschlagen wurden. Große Beute wurde dabei gesammelt. Diese ganze Kompanie ist mit englischen Gewehren, Gamaschen, Lederzeug ausgerüstet.

Ein Ausguckposten bringt die Meldung, daß der feindliche Kreuzer unter ständigem Feuer bis auf 1000 m an den Blockadebrecher herangewesen ist. In kurzer Feuerpause hat der Engländer versucht, mit armierten Booten an Bord zu kommen — aber Maschinengewehre auf der Landzunge brachten ihm schwere Verluste, so daß die Landungsboote beschleunigt wieder verschwanden. In der Annahme, das Hilfsschiff nunmehr vollständig vernichtet zu haben, ist die „Hyazinth" davongefahren.

Im Laufe des Nachmittags Abmarsch nach Amboni, wo die Nacht zugebracht wird. Während der größte Teil der Besatzung bereits am nächsten Morgen zur Mansabucht zurückkehrt, werden der sehr geschwächte Kommandant und andere Dienstunfähige nach Tanga transportiert, um im dortigen Lazarett, dem Regierungshospital, der hervorragenden Obhut des leitenden Arztes Dr. Deppe anvertraut zu werden. Liebe, fürsorgliche Hände helfen den Verwundeten und Kranken, in vorbildlicher Pflege die durchgemachten Strapazen vergessen zu lassen. Während hier im Hospital die mit dem ersten aus der Heimat eingetroffenen Hilfsschiff gelandeten Landsleute einer richtigen Belagerung der nachrichtendurstigen Afrikaner standhalten, sind draußen an der Mansabucht die Aufräumungsarbeiten und Vorbereitungen zur Bergung in vollem Gange. Noch am späten Abend erhält Carl die erlösende Meldung: „Feuer an Bord gelöscht. Schiff über Wasser vollständig zusammengeschossen und ausgebrannt. Bei niedrigem Wasser ragt das Oberdeck heraus. Mit Taucherhilfe besteht Aussicht, die ganze Ladung zu bergen. Aufräumungsarbeiten in vollem Gang. Ein Teil Schiffsproviant bereits gelandet."

Der soeben eingetroffene Oberleutnant Müller, der Adjutant des Schutztruppenkommandeurs, welcher dem Einlaufen des Blockadebrechers vom Leuchtturm Ulenge aus beigewohnt hat, berichtet, daß mit größter Beschleunigung die in der Kolonie vorhandenen Taucher, einschließlich der eingeborenen Taucher von Pangani, herangeholt werden, und daß in der Mansabucht ein großes Bergungslager mit Vorkehrungen zum sofortigen Abtransport des gelandeten Materials eingerichtet wird.

In den langen, schwülen und fiebrigen Nächten ist es Carl kaum möglich, die Gedankenfülle zu ordnen. Weit, unendlich weit entfernt von der im schweren Kampf umtobten Heimat liegt er in einem deutschen Tropenlazarett auf dem Gelände des blutgetränkten Schlachtfeldes von Tanga. Der damals mit großer Übermacht vorbereitete und auf Friedensspionage gestützte Landungsversuch der Engländer scheiterte an deutscher Wachsamkeit und an der glänzenden Tapferkeit der ihres Namens stolzbewußten Kaiserlichen Schutztruppe unter der Führung ihres hervorragenden und zielbewußten Kommandeurs von Lettow-Vorbeck. Unweit des damals im wechselvollen Schlachtgetümmel liegenden Lazaretts steht der weit in den Indischen Ozean sichtbare alte Turm von Ras Kasone, wo nach der Landung der englische General die Quartierverteilung für Tanga und Usambara befohlen haben mag. Aber noch rauschte die deutsche Flagge stolz im frischen Südwestmonsun. Den vorüberfahrenden feindlichen Blockadeschiffen eine Erinnerung an ihre blutige Niederlage bei Tanga, den tapferen Kämpfern der Schutztruppe das Wahrzeichen treuer deutscher Landesverteidigung!

SEEFLUGSTATION FLANDERN

Während dieser ganzen Zwischenzeit der erfolgreichen Ausreise des Blockadebrechers hat Fiede auf seiner Flugstation in Zeebrügge das Grübeln über den Verbleib seines Bruders Carl eigentlich aufgesteckt. Die Anfragen im Elternhaus brachten nur die Nachricht von Carls im Februar erfolgten plötzlichen Kriegstrauung, und daß er mit einem selbständigen Kommando auf unbestimmte Zeit die heimischen Gewässer mit unbekanntem Ziel verlassen habe. Mehr wüßte auch seine Frau nicht, hieß es weiter. Seine tägliche volle Inanspruchnahme in diesem Brennpunkt des fast ununterbrochenen Küstenkampfes ließ ihm auch kaum Zeit zu weiterem Nachdenken, er hatte wahrhaftig genug mit sich selbst und seinem Ärger zu tun, bislang keine befriedigende Tätigkeit zu haben. Aber dann, eines Tages wird ihm unverhofft ein Aufklärungsflug übertragen, wahrscheinlich auf Grund seines Murrens über nach seiner Ansicht zu wenig ausgenutzte Flugmöglichkeit.

„Nun fliegen Sie mal los! Dann können Sie ja mal zeigen, was Sie können!" Und Fiede flog! Er flog lange, so lange, daß man an seiner Rückkehr zweifelte. Unter schlechten Bedingungen, unsichtigem Wetter und anderen Schwierigkeiten brachte er von seinem mehrstündigen Aufklärungsflug wichtige und brauchbare Meldungen zurück.

„Der Mann kann fliegen und kennt die Nordsee wie keiner von uns!" soll der Kommandeur an diesem Abend gesagt haben.

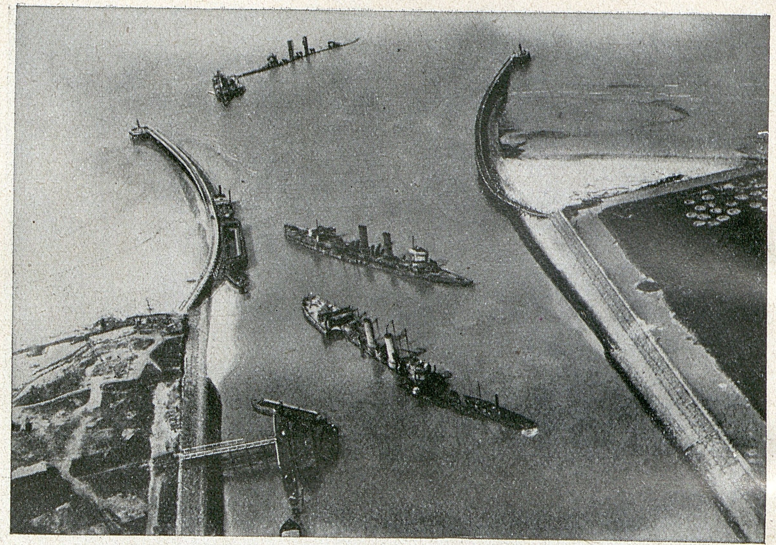
Das Tätigkeitsfeld dieser Seeflugstation ist die ganze südliche Nordsee, auch der Bereich der englischen und französischen Küste. Schneller, wie er gedacht, bekommt Fiede nun eine eigene Maschine zugeteilt. Und dann geht es in ununterbrochener Reihenfolge hinaus, zumeist auf immer weiter ausgedehnte Aufklärungsflüge mit daran anschließenden Bomben- und Sicherungsflügen für

U- und Torpedo-Boote. Bald folgten dann der Handelskrieg durch Flugzeuge, das Einbringen von gekaperten feindlichen Schiffen und ähnliche Unternehmungen. Das ganze Seegebiet bis zur Themse und bis in den Englischen Kanal hinein wird in den nächsten Monaten zur zweiten Heimat. Im März 1915 kommt, nach der inzwischen erfolgten Verleihung des Eisernen Kreuzes, die Beförderung zum Vizesteuermann und Offiziersdiensttuer. Ein großer Sprung vorwärts! Er kann jetzt den zum größtem Teil vielfach jüngeren Vorgesetzten gegenüber in bedeutend besserem Maße seine seemännische Erfahrung zur Geltung bringen. Die engste persönliche Fühlung mit jedem Mann der Station ist das wertvolle und unschätzbare Band der treuen Kameradschaft bis zum Ende.

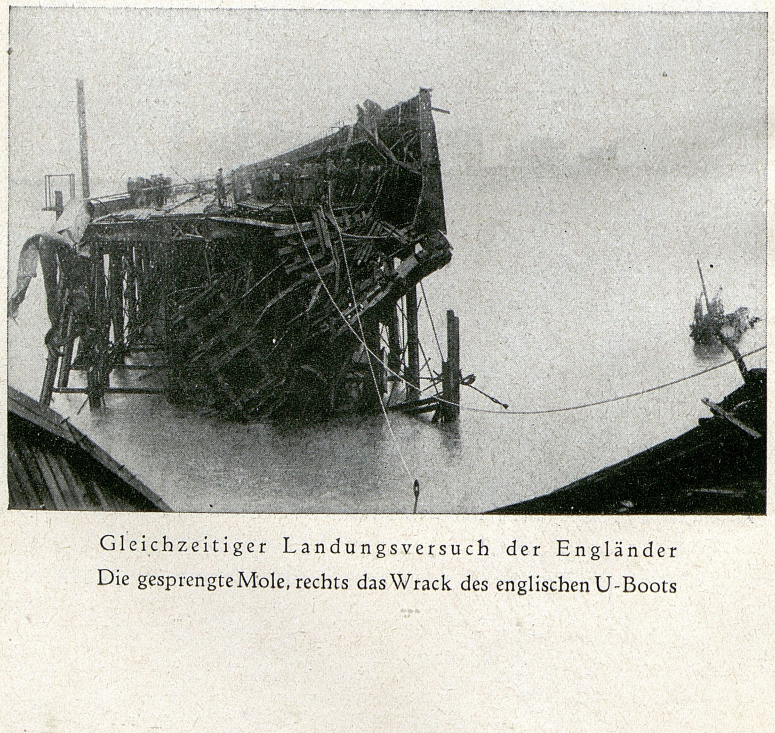
Im Rahmen der vielseitigen und immer weiter ausgedehnten Aufklärungsflüge über das weite Operationsgebiet, mit sämtlichen Zwischenfällen, welche die Nordsee bei allen Wetterlagen, bei Sturm, Nebel und immer stärker werdender feindlicher Gegenwirkung zu bieten hat, darf folgendes Erlebnis nicht vergessen werden. Es gehört zu Fiedes freundlichsten Erinnerungen in seiner Fliegerlaufbahn, obgleich er beinahe im Arrest geendet wäre. Er flog einen weit ausgedehnten Aufklärungsflug von Zeebrügge bis nach List auf der Nordspitze der Insel Sylt. Dieses Unternehmen gestaltete sich zu dem derzeit weitesten Langstreckenflug mit einer Wasserflugmaschine über eine Distanz von mehr als 800 km ohne Landung. Die ganze holländische Küste wurde dabei photographiert und anschließend eine Aufklärung von der holländischen Insel Texel über die Nordsee bis zur bereits erwähnten Flugstation List durchgeführt. Bei der Landung in List wollte man seinem damaligen Beobachter, dem Anfang 1917 in Zeebrügge tödlich abgestürzten Fähnrich zur See Exner, und ihm selbst nicht glauben, daß sie direkt aus Flandern kämen. Man hielt sie tatsächlich für Ausreißer und dachte, beide seien irgendwo von einer ungemütlichen Frontecke ausgerückt, und wollte sie daher kurzerhand einsperren. Nur einem glücklichen Zufall war es zu danken, daß es unterblieb. Bei diesem Fluge konnte Fiede zum ersten Male im Kriege die Heimatinsel überfliegen. Er flog eine Ehrenrunde um das Elternhaus, und eine kleine abgeworfene Nachricht überbrachte seine Grüße.

S.K.H. Prinz Heinrich von Preußen
und der Kommandierende Admiral von Schröder (dahinter)

Admiral von Scheer (in der Tür) und der
Kommandeur Kapitänleutnant von Tschirschky und Boegendorff



Tollkühner, vergeblicher Versuch der Engländer, durch versenkte Kreuzer die U-Bootsbasis Zeebrügge zu sperren



Gleichzeitiger Landungsversuch der Engländer
Die gesprengte Mole, rechts das Wrack des englischen U-Boots

Unter Ausnutzung jeder nur möglichen Fluggelegenheit vergeht der Sommer. Die ersten Verluste sind durch die immer stärker werdenden feindlichen Angriffe, besonders durch den Einsatz überlegener Maschinen, eingetreten. Bei dem gewaltigen Heeresbedarf war die Versorgung der eigenen Station mit guten Flugzeugen nur unzureichend.

Aus leichtem Dunst tauchen englische Monitore und andere Einheiten auf und lassen in ununterbrochener Salvenfolge ihre schweren Brocken auf Zeebrügge, Mole und Schleusenanlagen niederbrechen. Immer mehr Schiffe speien Granaten gegen die wichtige deutsche Küstenflanke. Man ist diese Feuerüberfälle schon gewöhnt, nur dieses Ausmaß ist neu. Alarm an der Küste, auf der Mole, auf der Flugstation! Fiede, mit seinem Friedrichshafener Doppeldecker schon längst in der Luft, überfliegt im Höllenfeuer der feindlichen Abwehrgeschütze in geringer Höhe die englischen Formationen, erkundet über See den weiteren feindlichen Anmarsch und kann nach kurzer Zeit in klarer Meldung ein übersichtliches Bild des Angriffs zeichnen. Dann wieder hinaus, hinauf in die Luft zum gewöhnlichen Tagewerk, dem weitausholenden Aufklärungsflug bis an die englische Küste. Genaue Feststellung des Dampferverkehrs in den Downs, der Hauptverkehrsstraße zur Themsemündung. Ein besonders nahrhafter dicker Frachtdampfer wird durch Bombenabwürfe auf Strand gehetzt, dann heißt es aber heimwärts, um mit dem restlichen Brennstoff noch die Station zu erreichen. Flanderns Küste, das Hinterland, der Kranz der feindlichen Schiffe vor dem rechten Flügel der deutschen Armee sind aus der großen Höhe in guter Sicht. Da ist schon Ostende, jetzt über die Monitore, dann Kurs auf Zeebrügge. — In kurzer Zeit im Stall, wenn dieser nicht inzwischen zerteppert ist. Da setzt der Motor aus. Maschine auf dem Kopf runter, der Motor steht eisern. Also Gleitflug runter und Landung auf dem Wasser unweit der feindlichen Schiffe. Verzweifelte Versuche, den defekten Motor wieder lebendig zu machen, sind erfolglos. Jetzt ist die Aufmerksamkeit des nächsten feindlichen Schiffes erregt, sofortige Feuereröffnung. Seine Signale hetzen die Zerstörermeute heran — aber nicht schnell genug! Ein in Lauerstellung liegendes deutsches U-Boot hat den Vorgang durchs Sehrohr verfolgt, fährt heran, taucht kurz entschlossen auf, nimmt Fiede und seinen Beobachter durch die Turmluke und — empfiehlt sich wieder unter Wasser! Die Maschine hatten sie vorher gesprengt. Bei aller Freude ob der unerwarteten Rettung ist Fiede in seinem Zorn über den Verlust seiner guten Maschine kaum zu beruhigen, er schimpft fürchterlich. Nach einigen Stunden wird er von dem trefflichen Oberleutnant zur See Werner, dem Kommandanten von „UC 1", in Ostende gelandet. — Am nächsten Tage beim Appell wird neben der Bekanntgabe des inzwischen an Fiede verliehenen E. K. 1 folgender Tagesbefehl verlesen: „Seine Exzellenz, der Kommandierende Admiral, spricht den Fliegern Christiansen und Exner für hervorragende Verdienste vor dem Feinde seine höchste Anerkennung aus."

Januar 1916. Am kleinen Wyker Hafen drängen sich die Ortseinwohner. Ein jeder hofft, zwischen den von den verschiedenen Fronten auf kurzen Urlaub Heimkehrenden einen Angehörigen zu finden. Die verschiedensten Waffengattungen sind vertreten. Der kleine Postdampfer hatte lange nicht mehr so zahlreiche Passagiere. Manche Bekannte, die sich in den langen Monaten des Krieges ganz aus Sicht verloren, kaum wissend, wer von den bei Kriegsbeginn Hinausgezogenen überhaupt noch lebt, treffen sich in der Bahn oder am Dagebüller Deich wieder. Aus den Schützengräben des winterlichen Rußlands, aus der Hölle der Flandernkämpfe, von den Schiffen der Hochseeflotte und den verschiedensten Stellen kommen die Kämpfer zu kurzem Heimatsurlaub. An der Anlegestelle am Hafendeich beobachtet der alte Postkapitän das Einlaufen.

Fiede hatte kürzlich geschrieben, er würde vielleicht einige Tage beurlaubt. Weiter hatte man nichts gehört. „In diesen Kriegszeiten ist ja alles unbestimmt. Überhaupt ist das heute so ganz anders!", denkt der Alte. „Im Kriege 1870 gab es keinen Urlaub, das ist wohl auch etwas ganz Neues." Jetzt strömen sie an Land, die ersten Soldaten — zumeist ihn mit frohem Zuruf begrüßend —, einige durch das veränderte Aussehen in der Uniform wie Unbekannte. „Hallo, Kaptain! Wenn Sie mich auch nicht mehr kennen — ich komme direkt aus dem verlausten und verdreckten Galizien — aber da kommen ein paar hinter mir, die kennen Sie besser!" Fröhlich lachend stapft er weiter. Da kommt tatsächlich Fiede! Zum erstenmal als Vizesteuermann, geschmückt mit dem Eisernen Kreuz 1. Klasse, und hinter ihm, man sollte es nicht glauben, kommt auch Haye, als funkelnagelneuer Steuermannsmaat. Gleichfalls mit dem Eisernen Kreuz im Knopfloch! Das ist eine freudige Überraschung! Denn von Haye war man länger ohne Nachrichten. Er war im Herbst aus Versehen zur Armee eingezogen, hatte sich plötzlich beim 147. Regiment wiedergefunden und den Vormarsch im Osten mitgemacht. Bei den Kämpfen am Narew, beim Durchschwimmen des Flusses verwundet, war er als Auszeichnung befördert und hatte dann längere Zeit in einem Lazarett gelegen. Von hier aus hatte er seine Versetzung zur Marine veranlaßt, wohin er als Seemann schließlich doch gehörte! Dann war er von der Marine als Steuermannsmaat übernommen.

Noch mehr Marine taucht auf. David Hinrichsen als Reservesteuermann — Fiedes Schul- und Schiffskamerad auf verschiedenen Sturmfahrten um Kap Hoorn.

Hochbeglückt und voller Stolz, von seinen Jungens in die Mitte genommen, strebt Vater Christiansen nach Hause, wo für einige kurze Tage eine große und ernste Freude das winterliche Heim erfüllt. Die alte Großmutter auf der Werft erlebte diese Heimkehr leider nicht mehr. Sie ruhte seit dem Sommer auf dem Inselfriedhof.

Das friedliche Eiland ist im Verhältnis zu den Nachbarinseln ein wahres Dorado und blieb es die ganzen schweren Kriegsjahre hindurch. Während auf Sylt und Amrum die Verteidigungsanlagen und eine umfangreiche militärische Besatzung jeden anderen Verkehr, insbesondere den Kurbetrieb, vollkommen lahmlegte, blieb die Insel Föhr hiervon verschont. Ungestört konnte der Badeort in immer stärkerem Maße von erholungsbedürftigen Kriegsteilnehmern besucht werden.

Die im Laufe der Zeit gesammelten Erfahrungen führen zu sich immer häufiger wiederholenden Luftangriffen gegen die englische Küste. Ramsgate, Broadstairs, Deal, Lovestoft und andere militärische und für die Luftabwehr wichtige Plätze stehen unter ständiger Bedrohung der flandrischen Seeflieger. Die englische Presse verschweigt den angerichteten Schaden und beschimpft die ungenügende Abwehr. In vielen Fällen werden diese Angriffe von „Krischan" geführt, wie Fiede im Kameradenkreis genannt wird. Er ist längst zur weiteren Beförderung eingegeben, aber der auch im Kriege lustig weiterblühende Kabinettbürokratismus konnte doch keinen Seeflieger zum Seeoffizier befördern! — Keinesfalls! — Mehrere Monate benötigt das Kabinett zur Klärung dieser Doktorfrage. Bis es dem bärbeißigen Admiral in Brügge, dem „Löwen von Flandern", zu dumm wurde. Er veranlaßte die Beförderung zum Leutnant der Reserve, und zwar als „Auszeichnung vorm Feinde".

Die feindlichen Luftangriffe auf die Flandernküste mehren sich von Monat zu Monat, den überlegenen Sopwith-Maschinen und den großen, starkbewaffneten Curtis-Flugbooten ist schwer beizukommen. Die deutschen Flugzeuge sind zu langsam. Anfang des Jahres werden in immer stärkerem Maße durch Geschwaderangriffe die wichtigsten Punkte der feindlichen Küste heimgesucht.

Mit dem Ziel einer Zerstörung der in den Hafenanlagen und auch zur Abfahrt nach Frankreich verladenen ungeheuren Mengen Kriegsmaterial wird am 19. März 1916 ein Bombenangriff von sechs Flugzeugen ausgeführt. Die Führung hat „Krischan". In seiner Maschine fliegt außerdem der neue Kommandeur, Kapitänleutnant von Tschirschky. Es sollte ein heißer Tag werden! Einer der schwersten in Fiedes ganzer Kriegslaufbahn. Schon beim Anflug wird die deutsche Staffel von zahllosen Batterien an der englischen Küste begrüßt. Feuerblitze auf der Erde und Schrapnellwolken am Himmel kennzeichnen den Weg des deutschen Angriffs. Alle Maschinen erreichen die verschiedenen Ziele. Das Führerflugzeug belegt mit gutem Erfolg unter schwerstem Abwehrfeuer Hafenanlagen und ankernde Schiffe mit Bomben. Schon beim Abflug ein Schrapnellvolltreffer durch den einen Schwimmer, glücklicherweise ein Blindgänger, sonst wäre es aus gewesen. Beim weiteren Rückflug, der zunächst 10 km landeinwärts führt, wird Fiede von hinten, direkt aus der Sonne heraus, von einem kleinen, gewandten englischen Landeinsitzer angefallen, und zwar so überraschend, daß der Gegner bis auf 20 m herankommt und eine volle Maschinengewehrgarbe als erste Begrüßung los wird. Treffer hageln durch das Führerflugzeug. Kühlleitung zerschossen, von einem Motorzylinder die Ventilhebel zerstört. Dazu von Tschirschky Schulterschuß und Streifschuß am Kopf, die ihm den weiteren Gebrauch des automatischen Mausergewehrs — Maschinengewehre hatte man damals noch nicht — unmöglich machen. Verdammte Schweinerei! Ein erstaunlicher Kurvenkampf setzt ein, um den Gegner möglichst abzuschütteln und ein unsicheres Ziel zu bieten. Der feindliche Kampfvogel ist dem schweren Bombenschlepper weit überlegen. Fiedes Motor knurrt in den letzten Zügen, das herausspritzende heiße Kühlwasser zerstört fast sein Gesicht und behindert die Umschau. Nur herunter aufs Wasser, ist der Gedanke, um von dort notfalls von einem Kameraden aufgesammelt zu werden. Der hartnäckige Gegner fliegt beneidenswerte Anläufe, kommt immer dichter heran, hat seine Chance erkannt und beschädigt durch einen weiteren Treffer das Mausergewehr. Trotz großen Höhenverlustes gelingt es, in nur einigen Metern Höhe über den Häusern von Deal und den erstaunten Einwohnern die Nordsee zu erreichen — in etwa 5 km Küstenabstand runter aufs Wasser! Aber leider in einer lebhaften Schiffahrtsgegend. Auf dem Wasser liegt eine Dunstschicht. Wohl aus diesem Grunde läßt der Gegner von seiner sonst ihm sicheren Beute, verschwindet, unverständlich! Infolge des zerschossenen Schwimmers legt sich der deutsche Doppeldecker sofort auf die Seite, der untere Flügel taucht ins Wasser. Der Rumpf ist durchsiebt, in einem Windschirm ein Dutzend Schußlöcher — gleich 14 Kopfschüsse bei normaler Kopfhaltung. Quer vor dem Führersitz ging eine Garbe hindurch. Fiedes Gashebelhand hat Streifschüsse, im Oberschenkel schmerzt ein Fleischschuß. Der Engländer war sicher kein Anfänger! Nachdem die Beschädigung der Kühlleitung schnell mit Isolierband geflickt und Salzwasser zum Kühlen nachgefüllt ist, wird versucht, den toten Motor wieder in Gang zu bringen. Feindliche Zerstörer brausen heran, überschütten die verzweifelt arbeitenden Flieger mit Granaten. Widerwillig bequemt sich endlich der Motor, springt an — es wurde allerhöchste Zeit! Wie eine fette Ente rutscht und hüpft der lahmgeschossene Vogel aus dem Bereich der Aufschläge, hinweg über die flachen Goodwin-

Sandbänke, die Fiede aus seiner Seefahrt so genau kennt. Dahin konnten die sicher schwerentrüsteten ,,Beefs" nicht folgen. Dann streikt wieder der Motor, und nur mit Mühe gelingt es, weiteren englischen Vorpostenschiffen zu entwischen und glücklich die Station zu erreichen. Der Hinflug hatte 2 Stunden, die Rückkehr 7 Stunden gedauert. Bereits am nächsten Tag überfiel ,,Krischan" mit 6 Maschinen wieder Dover — he lewet noch! Und so geht es eigentlich Tag für Tag, fast bei jedem Wetter.

Endlich erhält die Station die langersehnten, gutbewaffneten Jagdflugzeuge. Erfolgreiche Luftkämpfe mehren sich, und der Name Christiansen wird von nun an im amtlichen Admiralstabsbericht immer häufiger erwähnt. Beim englischen Flottenvorstoß im April 1916 kann seine Staffel besonders erfolgreich die feindlichen Streitkräfte, ein Flugzeugmutterschiff und verschiedene Zerstörer, durch Bomben beschädigen. Die Erfolge dieser Zeit werden durch die Verleihung des Ritterkreuzes mit Schwertern des Hausordens von Hohenzollern von höchster Stelle anerkannt.

Die feindliche Bedrängung der Küste wird immer stärker. Ein enges Zusammenarbeiten mit den von Flandern auslaufenden U-Booten und den von hier operierenden Torpedobooten gehört zu seinen wichtigsten Aufgaben. Auf unzähligen Fernflügen werden die unseren U-Booten so gefährlichen Minensperren im Englischen Kanal erkundet, die feindliche Sperrbewachung mit Bomben und neuerdings mit Maschinengewehrfeuer angegriffen. Seine treuen Begleiter Exner, Herrenknecht, Maukisch, Ehrhardt, Wladicka, und wie sie alle heißen, teilen seine Erfolge in der Durchführung dieser schweren Fernaufklärung. Eine vorbildliche Kameradschaft und gegenseitiges Verständnis meistern manchen kritischen Augenblick.

November 1916. ,,Beim Rückweg von einem weiten Erkundungsflug wäre es Krischan nun aber um ein Haar schlecht gegangen!" erzählte man sich am nächsten Tage auf der Station. — Einzelheiten waren noch nicht bekannt, nur, daß Fiede gegen Abend durch Motordefekt gezwungen war, bei stürmischer See herunterzugehen. 9 Stunden hatten sie in dunkler Nacht getrieben, jeden Augenblick gewärtig, mit der schwerbeschädigten Maschine zu versinken. ,,Aber weiß der Teufel, mit unserem

Krischan geht es immer klar", ist die stehende Redensart auf der Mole. — Und wahrhaftig war im letzten Moment vor dem Absacken, in diesem Falle gleichbedeutend mit sicherem Tod in der kalten See, das hilfsbereite U-Boot („UB 10", Kommandant Oberleutnant zur See Amberger) gerade fabelhaft rechtzeitig zur Stelle. Schon zum zweiten Male Errettung durch die beim Feind so wenig beliebte Unterseepest! Kein Wunder, wenn engste Verbundenheit der U-Boote und Seeflieger in Zukunft sich als immer schärferes gemeinsames Kampfmittel an Flanderns Küste bis zum Ende bewährten.

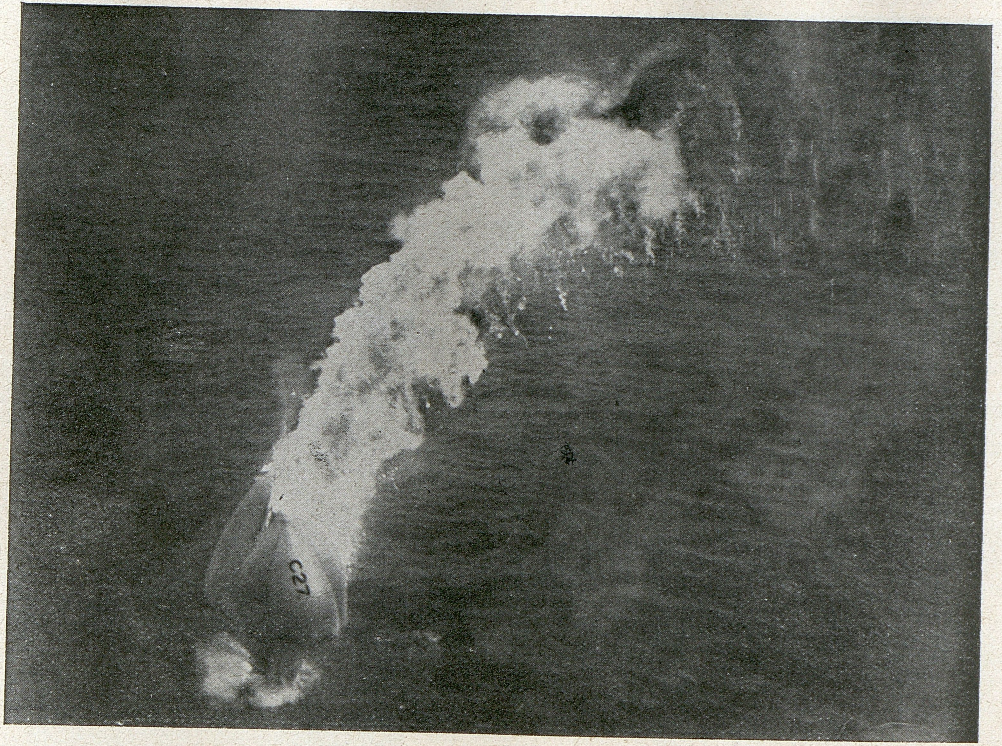
Die neuen deutschen Kampfmaschinen zeigen sich immer mehr den schweren feindlichen Flugzeugen überlegen und erringen sich steigernde Erfolge im Luftkampf. „Krischan" hält den Rekord an Abschüssen, gefangene Engländer und Franzosen bringt er oft unter vollem eigenen Einsatz nach Zeebrügge. Auch wenn es sich um einen Gegner handelte, versuchte er, ritterlich zu helfen. War es gelungen, ein feinliches Flugzeug zum Absturz zu bringen, so war er stets bestrebt, die Mannschaft aus dem Meer zu retten. Wie oft ging er, der eigenen Gefahr nicht achtend, bei hohem gefährlichen Seegang nieder und fischte die vielfach Verwundeten aus dem Wasser. Das haben auch die Briten dankbar anerkannt. Im englischen amtlichen Seekriegswerk kann man darüber lesen: „Unser Feind, der sehr geschickt durch Oberleutnant Christiansen geführt wurde, bewies bei seinen Unternehmungen außerordentliche Tapferkeit und Klugheit. Dieser Offizier war Seemann von Beruf, ein vollendeter Flieger, ein ausgezeichneter Schütze und Sportsmann."

Auch den zweiten Kriegswinter hindurch bedeutete der Kampf gegen feindliche Monitore, gegen Streitkräfte aller Art, das tägliche Brot. Das Abstreifen der fast zur zweiten Heimat gewordenen Nordsee mit wechselvollen Kampfhandlungen ist Lebensgewohnheit. Wie lange noch? Kein Mensch denkt darüber nach, sondern nur, wie den immer stärker werdenden Luftangriffen des Feindes zu begegnen ist. Die kleine Fliegermesse auf der Mole könnte von mancher dramatischen Rückkehr schon verlorengegebener Luftkämpfer, von mancher kameradschaftlichen Feier und von zahlreichen Besuchen hoher und höchster Persönlichkeiten erzählen. — Zur Besichtigung und bei besonderen Anlassen, auch oft in Begleitung verschiedener Fürstlichkeiten, besucht der geliebte und gefürchtete Kommandierende Admiral, Exzellenz von Schröder, häufig die Flugstation. In seiner frischen, herzhaften, dabei menschlichen und gottesfürchtigen Art zwingt er alle, Offizier und Mann, in seinen Bann. Die verschiedenen Reichskanzler, hanseatische Senatspräsidenten, Reichstagsabgeordnete, hohe militärische Führer, deutsche und verbündete sowie neutrale Schlachtenbummler landen bei ihrer Frontreise eigentlich immer in Zeebrügge — zuletzt auf der Mole, zuallerletzt beim sogenannten Molenpapst, Kapitänleutnant d. R. Schütte, auf der Spitze.

Genau wie die U-Bootsmesse in Brügge bilden hier die Seeflieger eine eigene Familie mit einer besonderen durch den Krieg und die ständige Feindberührung geprägten Lebensform. Bei dieser Schar kampferprobter, meist jugendlicher Seeflieger — Fiede ist der weitaus älteste — spielt der militärische Rang keine große Rolle. Offizier, Flugmeister, Vizesteuermann, Maat oder Mann versuchen einmütig, das Beste zu leisten. Nach Bombenangriffen und schweren Beschießungen von See treten schmerzliche Verluste ein. Die Beisetzungen, manchmal in größerer Zahl, erfolgen stets in feierlicher Form. Der Marineoberpfarrer Koene, der allseits bekannte Seelsorger des Marinekorps, stärkt hier an Flanderns Küste in manchem eindrucksvollen Gottesdienst den deutschen Frontgeist, den unerschütterlichen Willen zum Durchhalten.

Am 15. Mai 1917 hat Fiedes Staffel ein erfolgreiches Luftgefecht in der Gegend von Dünkirchen. Zwei französische Kampfflugboote und ein Sopwith-Einsitzer werden abgeschossen. Bei einer Wasserlandung geht dabei ein deutsches Flugzeug in Trümmer. Die beiden Insassen, Leutnant Zapp und Flugmaat Hutmacher, werden vom sinkenden Flugzeug durch Fiede geborgen, auf die Schwimmer verstaut und so nach Zeebrügge gerettet.

Ein geradezu erschütterndes Erlebnis sollte der inzwischen zum Oberleutnant beförderte Staffelführer am 5. Juni durchleben. Das deutsche Torpedoboot „S 20" war im Gefecht mit englischen Zerstörern zwischen Ostende und der Themsemündung zum Sinken gebracht. Fiede und sein Beobachter, Vizeflugmeister Mau-



Fiede vernichtet das englische Luftschiff „C 27"
11. Dezember 1917

Besichtigungen in Zeebrügge:
Generalfeldmarschall von Hindenburg,
Kapitän z. S. Herr und Admiral von Schröder

Admiral von Holtzendorff (in der Mitte vorn)
und General Ludendorff (rechts dahinter)

kisch, finden, heimkehrend von einem Englandflug, etwa 60 Überlebende an der Unfallstelle zwischen Schiffstrümmern im Wasser treibend. Sofort gehen sie nieder und holen zunächst drei völlig Erschöpfte und Verwundete heraus. Leutnant z. S. Groß, Oberheizer Marling, Matrose Porte werden auf den Schwimmern und beim Beobachter verstaut. Bei diesem Manöver, inmitten der armen, zum Teil verwundeten Schiffbrüchigen, die bereits über 8 Stunden auf Trümmerteilen hoffnungslos in der Nordsee treiben, kommt das kleine Flugzeug in eine sehr bedenkliche Lage. Kaum sind die ersten beiden auf den Schwimmern festgebunden, als mehr wie 20 Mann heranschwimmen, um sich an die in der Dünung heftig schwankende Maschine zu klammern. Aber das muß verhindert werden. Die einzige Rettung der bedauernswerten Kameraden liegt in schnellstem Heimflug. — Die Maschine ist schon überlastet. Maschinengewehre, Munition, 100 Liter Benzin und andere Ausrüstung fliegen über Bord. Nun will der Motor nicht sofort anspringen, und es gelingt einer Anzahl mit dem Wasser Ringenden, sich an die Schwimmer zu hängen. Nur mit grober Gewalt lassen sich die zum Tode verurteilten armen Menschen abschütteln. Harter Entschluß, aber es muß sein! Endlich springt der Motor an. Beim Herausrollen aus dem Bereich der bejammernswerten mit dem Tode ringenden Kameraden hat sich noch einer am Untergestell der Schwimmer festgeklammert. Trotzdem gelingt der Start — waffenlos und gänzlich behindert, für jeden Feind eine leichte Beute. Fiedes Untergang — und das Schicksal aller Überlebenden wäre besiegelt gewesen. Die Eindrücke beim Start und das Verlassen der Unglücklichen waren schrecklich und unvergeßlich. Ein tierisch gellendes Geschrei aus 60 heiseren Menschenkehlen erfüllt die Luft. Die Versinkenden vermögen nicht mehr zu begreifen, daß im Start die einzige Hoffnung auf Rettung der anderen besteht. — „Du Fliegerhund nimmst uns nicht mit, läßt uns hier elend versaufen!" Das ist das letzte, was Fiede und seinem Begleiter beim Abflug in die Ohren gellt. Und es sind alles liebe, bekannte Kameraden, gute Freunde, die dort fast hoffnungslos im Meere treiben. Nach glücklichem Rückflug wird auf der Station Alarm geschlagen. In fieberhafter Eile führt Krischan 12 Flugzeuge und 4 Torpedoboote zum nächtlichen Kampfplatz. Nach 2½ Stunden können nur noch 25 lebende brave Seeleute der Nordsee entrissen werden. 38 tote Kameraden werden heimgebracht. — Die Rettungsmedaille am Bande erhält „Krischan" als sichtbares Zeichen der Anerkennung für diese Rettungstat. Das schauerliche Erlebnis wirkt lange noch nach bei allen Beteiligten.

Luftkämpfe treten immer mehr in den Vordergrund, und „Krischan" betont in seinen Berichten aus diesem Sommer stets wieder, daß seine Staffel inzwischen einen hohen Grad gemeinsamer Angriffs- und Kampfkraft erreicht hat. Die neuen Brandenburg-Eindecker sind als Kampfmaschinen den schweren englischen Curtiss-Maschinen überlegen. Wo diese erwischt werden, sind sie meistens verloren.

Am 16. Mai wurde ein feindliches Flugzeuggeschwader vor der Themsemündung nach kurzem heftigem Luftkampf restlos abgeschossen. Dabei erledigte der Staffelführer einen Kampfeinsitzer, der senkrecht abstürzte, und zwang zwei Flugboote zur Landung.

Die feindlichen Flugboote und Besatzungen wurden von deutschen Torpedobooten eingebracht. Bei vielen ähnlichen Kämpfen, manchmal unter dramatischen Begleitumständen, wie sie eben nur der über der weiten See ausgetragene Luftkampf mit sich bringt, vergeht der Herbst. Die Strecke der erfolgreichen Abschüsse durch die jetzt schon rühmlichst bekannte und gefürchtete „Christiansen-Staffel" läßt es für jeden jungen Seeflieger zum brennenden Wunsch werden, hier Verwendung zu finden.

Am 12. Dezember hat Fiede Geburtstag. Die kleine Messe der Seeflieger auf der Mole von Zeebrügge möchte ihrem beliebten Kameraden die allseitige Anhänglichkeit im besonderen Maße beweisen. Es wurde ein ganz großer Tag, wie es sich vorher keiner ausmalen konnte. Aber nicht durch den Geburtstag, sondern durch einen weiteren, glänzenden Erfolg. Amtliche Meldung:

> „Berlin, 12 Dezember. Eines unserer Marineflugzeuge, Führer Oberleutnant z. S. Christiansen, hat bei einem Aufklärungsflug in den Hofden das englische Luftschiff ‚C 27' vernichtet. Das Luftschiff stürzte brennend in die See. Der Chef des Admiralstabes der Marine."

So ist es in allen Zeitungen zu lesen, und daß ihm in Kaiserlicher Anerkennung am Geburtstage der höchste Kriegsorden, der „Pour le mérite", verliehen ist!

Der Luftkampf hatte sich wie folgt abgespielt. Die Staffel flog dicht über der Wasserfläche an der englischen Küste südöstlich von Lowestoft, als sie ein Luftschiff vom englischen Typ sichtete. Es flog etwa 200 m hoch und bemerkte zunächst nicht die heranbrausende deutsche Kampfstaffel. Fiedes Führermaschine mit dem Beobachter Wladicka übersteigt sprunghaft den Gegner. Greift ihn mit Brandmunition an. Heftigstes Maschinengewehrfeuer des überraschten Luftschiffes kann den gewandten Feind nicht abwehren. Unbeholfen versucht der gasgefüllte Riesenleib sich durch Manöver dem Verderben zu entziehen, das ihm schon erbarmungslos im Genick sitzt. Talergroße, glühenrote Stellen bezeichnen die Einschußlöcher. Gierig frißt die Glut weiter, immer größer werden die Feuerkreise. Sekundenschnell hat sich das Heck des Luftschiffes in einen glühenden Feuerball verwandelt. Eine himmelhohe Feuersäule schießt empor, mittendurch birst das stolze Schiff und stürzt jäh hinab in die unersättliche See. Der Leib des gefällten Riesen ist nach wenigen Sekunden ein Opfer der grauen Wellen geworden. Gestochen klar sieht man noch zuletzt die Bezeichnung „C 27" — dann nur noch ein Rauchwölkchen und — nichts!

Im Norden stehen Geleitzüge, die das vernichtete Luftschiff begleitet hatten! — Und nach Hause heulen die Motoren, um die angriffsfrohen U-Boote den feindlichen Schiffen auf den Hals zu hetzen. Ankunft! — Meldung! — Glückwünsche von allen Seiten! Persönliche Anerkennung durch den Fernsprecher vom Kommandierenden General und väterlich-kameradschaftliche Gratulation des wohlgeneigten hohen Vorgesetzten erfüllen Fiedes Herz mit Stolz und ernster Freude. —

Fröhliches Leben erfüllt am Abend die kleine Fliegermesse. „Pour le mérite"! Der Glanz dieser drei Worte liegt auf allen Gesichtern der Kameraden und Gäste. „Krischan", Held des Tages und Geburtstagskind zugleich, trägt zum ersten Male den spitzgezackten blauen Stern mit den goldenen Adlern am schwarzsilbernen Bande. —

Während draußen die brandende See gegen Küste und Mole donnert, schweifen seine Gedanken zur stillen Heimatinsel, zum

Elternhaus, wo man jetzt wohl gerade die Nachricht von seiner ihm gewordenen hohen Auszeichnung empfängt. Ein Zeichen glücklicher Befriedigung huscht über sein Gesicht.

Auf der kleinen Nordseeinsel löst die Nachricht jubelnde Freude aus: „Unse Fiede hett de ‚Pour le mérite'!" Extrablatt — offizielle Glückwünsche vom Bürgermeister, dem Landrat. Und der aufrichtige Stolz der Inselbewohner läßt die Herzen der Eltern höher schlagen. —

Eine ganz besondere Ehrung wird dem kühnen Seeflieger bei seinem kurzen Heimatbesuch Neujahr zuteil. Der berühmt gewordene Inselsohn ist Gegenstand spontaner Huldigung bei seiner Ankunft.

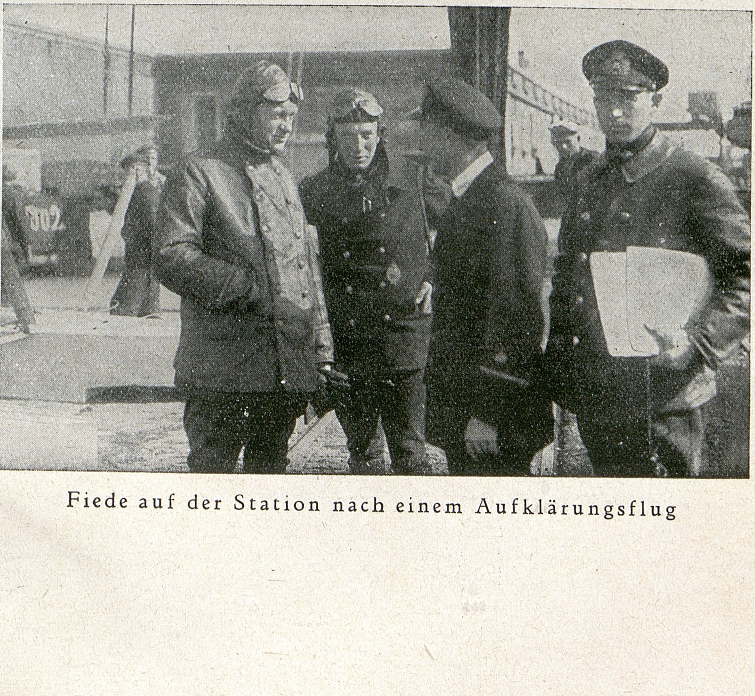
Durch Einstimmigen Beschluß der Stadtvertretung wird Friedrich Christian Christiansen das Ehrenbürgerrecht verliehen. Das Elternhaus ist dieser Tage der lebendige Mittelpunkt auf der sonst so ruhigen winterlichen Insel.

An einem eisigen Januartage geht es wieder hinaus — zur zweiten — zur Kriegsheimat. Zu neuem Kampf, zu neuen Erfolgen — oder? —

Fernflüge, Bomben, Aufklärung, Kämpfe aller Art — des Krieges ewig gleichgestellte Uhr — wechselnde Erfolge, häufige Abschüsse erfüllen das 4. Kriegsjahr. Die erfolgreiche „Christiansen-Staffel" beißt sich immer wieder durch, trotz der enormen Luftüberlegenheit der Gegner.

Ende April holt der Engländer zum gewaltigen Schlage gegen die flanderische Küste aus. In glänzender Vorbereitung und mit fabelhafter Geheimhaltung erfolgt der Überraschungsangriff auf das verhaßte Zeebrügge. Die U-Boots-Pest und der Fliegerstützpunkt sollen mit kühnem Angriff ausgerottet werden. Das englische Volk verlangt eine Tat ihrer von alters her glorreichen Marine! Der erhoffte Lorbeer des erträumten zweiten Trafelgar ist durch die harten Schläge von Scheer und Hipper am Skagerrak zu schnell verwelkt. Die U-Boots-Gefahr droht als düsteres Gespenst über Albion! Der Schlag muß gelingen, unter allen Umständen. Man wird Opfer bringen, die Welt soll aufhorchen, daß die Royal Navy sich ihrer Tradition bewußt ist. Es lohnt

Christiansen-Staffel Zeebrügge
Fiede klar zum Start gegen England



Fiede auf der Station nach einem Aufklärungsflug

Zeebrügge:
„Stationsleiter und Oberleutnant" Friedrich Christiansen
zur Meldung vor S.M. dem Kaiser

größten Einsatz, wenn es gelingt, die deutschen U-Boote im Nest zu fassen, ihren Stützpunkt unbrauchbar zu machen.

Man wartet lange, immer länger, immer geduldig auf günstige Wetterlage. Endlich der Angriff! Dicker Dunst und künstlicher Nebel lassen die erhoffte Überraschung trotzdem nur teilweise gelingen. In nächster Molennähe tauchen die Britenschiffe aus dem verbergenden Nebel auf. Ein mörderisches Feuer aus allen Kalibern ergießt sich gleichzeitig über Mole und die Anlagen Zeebrügges. Die deutschen Scheinwerfer können nur mit Mühe die dunstige Nacht erhellen. Die verborgenen Ziele lassen sich nicht finden. Unzählige Bomben prasseln aus der Luft, aber da, fast längsseit der äußeren Mole, ein alter englischer Kreuzer — vollgepfropft mit Landungstruppen. Schleppdampfer drücken ihn heran, welche Kühnheit, welcher Schneid! — Aber endlich ein lohnendes Ziel für den „Molenpapst"! Und schon reißen die Granaten blutige Furchen durch die zum Sprung auf die Mole ansetzenden kühnen Engländer. Ein Höllenlärm. Zerstörer, Schnellboote huschen durch den Nebel um den Molenkopf. Die Geschütze eines an der Mole liegenden deutschen Torpedobootes bestreichen den Landungs- und engen Kampfplatz. In erbittertem Nahkampf wird der feindliche Handstreich gegen Mole und Flugstation abgeschlagen. Mit blutigsten Verlusten, nur wenige erreichen lebend die Mole, muß der Engländer den kühnen Landungsversuch aufgeben. Das Deck, die Landungsstege, die Kommandobrücke des „Vindictiv", so heißt der Transportkreuzer, gleichen einem Schlachthaus. Sämtliche Führer sind gefallen, aber der Engländer entkommt im schützenden Nebel, unterstützt durch seine Hilfsfahrzeuge. Das Kampfgetümmel übertönt eine ungeheure Explosion, die ganze Verbindungsbrücke der engeren Mole fliegt in die Luft. Gesprengt durch ein mit Dynamit gefülltes feindliches U-Boot. Die mit glänzendem Schneid bis dicht vor die Schleuseneinfahrt herangeführten und versenkten Blockschiffe, auch alte Kreuzer, verfehlen ihren Zweck. Die Einfahrt ist zwar verengt, aber die verderbenbringenden deutschen U-Boote finden trotzdem ungehinderte Ausfahrt. Dieser anerkannt kühne und mit größtem Einsatz durchgeführte englische Sperrversuch wurde damals der ganzen Welt, und besonders natürlich in England, als ein großer Erfolg dargestellt und wird auch heute in Literatur und Film unter Verdrehung der Tatsachen als Glanzleistung verherrlicht. Fraglos eine Glanzleistung an Tapferkeit, Organisation und Führung, aber der angegebene Erfolg, die erhoffte Sperrung von Zeebrügge, ist erdichtet!

„Krischan" und seine Mannen sind mordsfroh, daß ihre Vögel der Vernichtung entgangen. — Dieser Sperrversuch findet das Interesse des Obersten Kriegsherrn im besonderen Maße. Schon am nächsten Tage trifft S. M. der Kaiser mit der üblichen Begleitung zur Besichtigung ein. Nach einem Vortrag des Kommandierenden Admirals an der Schleuse, auf der Mole, steht Fiede auf der Flugstation zur persönlichen Meldung vor seinem Obersten Kriegsherrn. Der Kaiser erkundigt sich mit größtem Interesse nach den letzten Luftkämpfen, der Brauchbarkeit der neuen Maschinen und spricht „Krischan" seiner Anerkennung für die Leistungen seiner Station aus.

Fiede, nunmehr Stationsleiter, führt am 6. Juli zwei seiner Kampfstaffeln gen England. Vor der Themsemündung wird das englische U-Boot „C 25" gesichtet. Wie Raubvögel stoßen die deutschen Flugzeuge auf ihre Beute herab und überschütten das Boot aus nächster Nähe mit einem verheerenden Feuer der M. G. Die am Heck befindliche Besatzung fällt, nur noch der Kommandant versucht vom Turm mit dem Karabiner sich der Angreifer zu erwehren. Umsonst! Offenbar kann das beschädigte Boot nicht tauchen. Immer wieder mähen die dichten Garben der M. G. über Deck. Steuer- und bewegungslos treibt es im Strom, als die Flugzeuge nach halbstündigem Gefecht, nachdem alle Munition verschossen, den beschleunigten Rückflug antreten. Sofort ist die zweite Staffel alarmiert. Sie trifft „C 25" im Schlepp eines anderen englischen U-Boots und greift unverzüglich beide Boote an. Diesmal auch mit Bomben. Mehrere Volltreffer geben „C 25" den Rest, während das andere, es ist „C 51", zuletzt schwer havariert, von englischen Zerstörern in Schlepp genommen wird. Ohne eigene Verluste führt „Krischan" seine Vögel heimwärts.

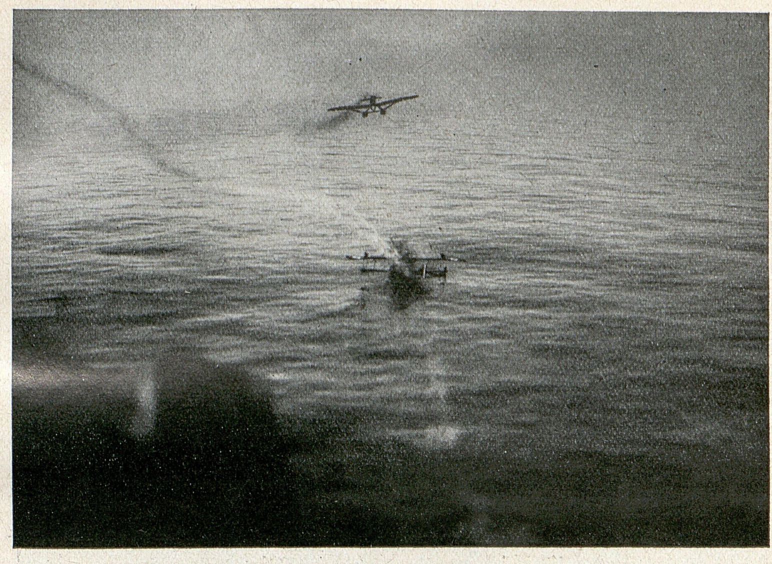
IN DEUTSCH-OSTAFRIKA

Während Carl durch seine Verwundung zunächst zur Untätigkeit verdammt ist, entwickelt sich draußen an der Mansabucht ein reges Treiben. Alle Hebel sind in Bewegung gesetzt, die wertvolle Ladung des Blockadebrechers möglichst schnell zu bergen. Nach der schweren Beschießung sieht es an Bord wüst aus. Durch Granatwirkung sind alle Decks aufgepflügt, überall große Schußlöcher. Mit einem Wort, das Schiff ist über Wasser ein Trümmerhaufen. Doch die Hauptsache: In den Laderäumen ist wenig beschädigt. Das gut verpackte Kriegsmaterial ist rechtzeitig der Feuerwirkung durch das Unterwassersetzen des Schiffes entzogen. Es gilt jetzt, die Waffen- und Munitionsbestände möglichst schnell herauszuholen, damit sie nicht dem schädlichen Einfluß des Wassers anheimfallen, bisher war das Wasser das rettende Element. Eine fieberhafte Tätigkeit setzt ein. Einige Araber-Dhaus (kleine Küstensegler) und einige Boote sind schnell zur Stelle. Am inneren Strande der Bucht wird ein großer Lager angelegt zur Unterbringung der Besatzung, der zahlreichen für den Abtransport erforderlichen Träger und für die zum Schutz der Landungsstelle herangezogenen Askari-Kompanien. Auf einer hohen Palme wird ein Ausguckposten eingerichtet, um gegen Überraschungen von See gesichert zu sein. Es wimmelt von Menschen. Bretterschuppen, Grashütten und ganze Zeltstraßen wachsen aus dem Boden. Von einer kleinen Landungsbrücke wird ein Fährdienst nach dem Schiff eingerichtet.

Die seemännische Leitung der Bergungsarbeiten ist dem Kriegslotsen Albers und Kapitän Schade übertragen, unter ihrer Leitung wird Außerordentliches geleistet. Die Deckstrümmer werden so weit beseitigt, daß man an die Ladung gelangen kann. Das Heranschaffen der Taucher benötigt zehn Tage. In der Zwischenzeit ist man nicht müßig. Verschiedene besonders geeignete und beherzte Leute der Besatzung tauchen ohne irgendwelche Ausrüstung durch die Decksöffnungen in die Laderäume, wobei sie, eine ganze Strecke unter Wasser schwimmend, einen Haken an irgendeiner Munitions- oder Gewehrkiste befestigen. Mit dem Einsatz des Lebens wird so Kriegsmaterial geborgen. Mehrere hundert Gewehre und über 50 000 Patronen werden auf diese Weise gerettet. Der Obersteuermannsmaat Backer holt allein 150 Gewehre heraus. Auch der Lagerartz, Dr. Kirchheim, beteiligt sich an diesem gefährlichen, aber nützlichen Sport. Durch persönliches Tauchen angelt er triumphierend eine Geschützlafette.

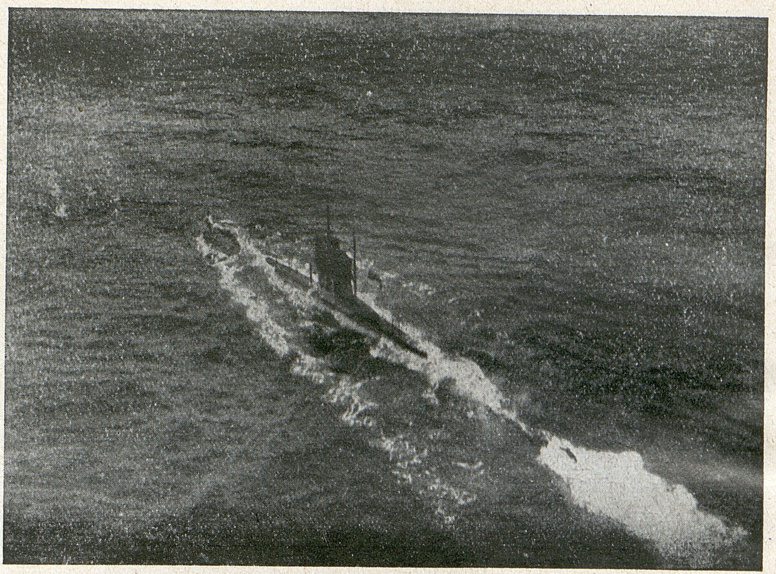
Die Schiffsbesatzung leidet zunächst schwer unter der ungewohnten Lebensführung in der Wildnis. Laufend erhält der Kommandant im Lazarett die Meldungen über die Anfangserfolge der Bergungsarbeiten.

Endlich, endlich kommen die Taucher! Ein Machinist und zwei Unteroffiziere von der „Königsberg". Gleich am ersten Tage werden glänzende Leistungen erreicht. Die Menge des an einem Arbeitstage geborgenen Kriegsmaterials vergrößert sich nun von Tag zu Tag. Aus dem schier unerschöpflichen Schiffsbauch befördern die unermüdlichen, unter den schwersten Verhältnissen arbeitenden Taucher eine Gewehrkiste nach der anderen, Millionen Patronen, Geschütze, Maschinengewehre, Granaten für die „Königsberg" sowie Maschinenmaterial und Schutztruppenausrüstung. Alles wird an Land befördert, getrocknet und dann mit fast unübersehbaren Trägerkolonnen im Gänsemarsch nach der Eisenbahnstation Amboni, wo ein Sammellager eingerichtet ist, geschleppt. Mit Tag- und Nachtschicht, nach dem Stand von Ebbe und Flut, wird gewaltig gearbeitet. Als Rekordleistung wird Carl eines Abends im Lazarett die Bergung von 293 Gewehren, 375 000 Patronen, 1 Geschütz, 4 Maschinengewehren, 40 Zelten mit Ausrüstung, über 100 Stück 14,5-cm-Granaten, 150 Stück 8,8-cm-Granaten, mehreren hundert Kartuschen und einigen Bootsladungen Maschinenmaterial für die „Königsberg" gemeldet. Die beste Medizin für seine nahezu unerträgliche, durch die üble Verwundung erzwungene Untätigkeit.

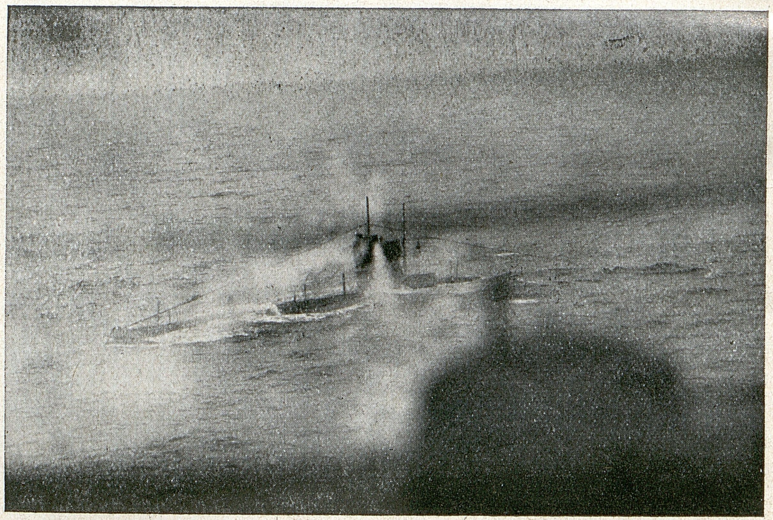


Fiede rettet seinen abgeschossenen Feind

Das Ende eines englischen Curtiss-Flugbootes



Angriff auf englisches U-Boot „C 25" mit MG.-Feuer



Besatzung im Turm gefallen
Vergeblicher Tauchversuch

Die mitgebrachte große Anzahl von Gewehren und Karabinern, Modell 98, wird besonders freudig begrüßt. Die alten Gewehre, mit denen einige Askari-Kompanien ausgerüstet waren, hatten den Nachteil, beim Abschuß Rauch zu entwickeln, und diese Tatsache wurde dem besser bewaffneten Feinde gegenüber schwer empfunden. Hocherfreut nehmen die Schwarzen die aus der Heimat gekommenen neuen „Bonducki" zur Hand, die teilweise mit französischen und belgischen Seitengewehren versehen sind — Kriegsbeute von der Westfront!

Durch vorbildliches Zusammenarbeiten der unermüdlichen Taucher mit der Schiffsbesatzung, deren gemeinsame Leistung nicht hoch genug anzuschlagen ist, sind die Bergungsarbeiten nach wenigen Wochen fast beendet. Die harten Wochen gehen nicht spurlos vorüber, Europäer können nicht ungestraft unter diesen Verhältnissen solche Leistungen durchführen. Malariafieber, Dysenterie und Sonnenstich fordern ihre Opfer. Buchstäblich hält jeder aus, bis er umfällt. Immer kleiner wird die Zahl der Männer an der Mansabucht, immer mehr neue werden im Hospital in Tanga eingeliefert. Abgearbeitete, dunkelbraun gebrannte Kämpfer.

Oberst von Lettow-Vorbeck, der Kommandeur der Kaiserlichen Schutztruppe, sowie Kapitän zur See Loof, der Kommandant S. M. S. „Königsberg", sprechen der gesamten Besatzung des Blockadebrechers ihre höchste Anerkennung für die unter schwierigsten Verhältnissen durchgeführte Hilfsexpedition aus. Jeder einzelne hat die stolze Freude, zur Stärkung der Wehrkraft des herrlichen Ostafrikas beigetragen zu haben — die Kolonie ist wieder für längere Zeit mit Waffen und Munition versorgt.

Zwei Monate später! Carl ist inzwischen durch die ausgezeichnete Behandlung und Pflege im Lazarett so weit hergestellt, daß er der Aufforderung des Kommandeurs zu einem kurzen Besuch seines Hauptquartiers am Kilimandscharo Folge leisten kann. Seine Besatzung soll inzwischen eine mehrwöchige Erholungszeit in den Bergen von Usambara verbringen. Trotz Bedenken des fürsorglichen Dr. Deppe wird frühzeitig das Lazarett verlassen. Nach einer unvergeßlichen, herrlichen Fahrt durch das märchenhafte Usambara, dem schönsten Teil der Kolonie, wird nach zwei Tagen Bahnfahrt Neumoschi, der damalige Standort des Schutztruppenkommandos, erreicht. An der Bahnstrecke waren die

Landsleute zusammengeströmt, um sich alle mögliche Auskunft über die heimatlichen Kriegsereignisse zu holen. Überall der gleiche Eindruck, daß die Entsendung des Hilfsschiffs als ein Gruß und eine Aufforderung der Heimat empfunden wurde, in schwerer Zeit durchzuhalten. Das Fehlen von direkten Nachrichten, verstärkt durch die feindlichen Lügenberichte, hatte doch bei manchem sonst wackeren Deutschen das Gefühl aufkommen lassen, vom Vaterlande verlassen zu sein. Genau wie in der Heimat ist die Bahnlinie militärisch organisiert. Die verschiedenartigsten Typen werden angetroffen. Als Bahnhofskommandanten auf den verschiedenen Stationen können neben einem ehemaligen Kavallerieoffizier ein Seemaschinist der Ostafrika-Linie, ein Landsturmgefreiter und ein früherer Marine-Deckoffizier begrüßt werden. Auch hier ist jeder brauchbare Mann herangezogen im Dienst der Landesverteidigung.

Bei Ankunft in Moschi Begrüßung durch den Adjutanten des Kommandeurs und Dr. Lessel. Hier herrscht reges militärisches Treiben. Eine von einer Felddienstübung heimkehrende Askari-Kompanie zieht gerade mit klingendem Spiel vorüber. Im Bahnhofsgebäude hat der Stab der Schutztruppe seine Diensträume und der Kommandeur seinen Wohnsitz. Auf Mauleseln und kleinen Ponys eilen berittene Offiziere vorbei. Staubbedeckte schwarze Ordonnanzen kommen und gehen.

Der Kommandeur ist unterwegs, Carl wird zunächst zum Hauptmann Tafel geführt, der trotz seiner schweren Verwundung im Stabe Dienst tut. In einem kleinen Zimmerchen findet er den Hauptmann im Bette liegend, einen Wust Papiere um sich herum. Großes Fragen und Erzählen. Währenddessen ist es fast dunkel geworden.

„Guten Abend, meine Herren! Lassen Sie sich bitte nicht stören!" Ein hochgewachsener, hagerer Mann tritt herein. „Ihre Ankunft wurde mir soeben gemeldet, ich möchte Sie nur willkommen heißen! Wir sehen uns dann heute abend beim Essen!" Ein kräftiger Händedruck, und bevor der erstaunte Hilfsschiffskommandant in dem fast dunklen Zimmer das Gesicht richtig erkennen kann, ist er schon wieder hinaus. Es war der Schutztruppenkommandeur, der Sieger von Tanga, Jassini und zahlreicher anderer Gefechte. Also das war der berühmte Verteidiger von Deutsch-Ostafrika! Dieser Mann in der alten, abgetragenen Khakijacke, ohne jegliches Abzeichen, der mit der in unglaublich kurzer Zeit kriegsmäßig organisierten Schutztruppe bisher erfolgreich die Grenzen deutschen Kolonialgebietes schützte!

Der Stab und einige Gäste versammeln sich um 7 Uhr auf dem offenen Bahnsteig, dem Speisesaal des Kommandos. Mit einem festen Händedruck und scharfen Blick aus seinen Stahlaugen dankt der Kommandeur für Carls Meldung. Dann ist man bei Tisch, die flackernden Windlichter beleuchten die Stabsmesse des Hauptquartiers der Kaiserlichen Schutztruppe.

„Doch nun müssen Sie uns unheimlich viel erzählen!" sagt der Oberst. Nachdem bei einem kräftigen deutschen Trunk der Kameraden und der Lieben in der Heimat gedacht, nehmen Fragen und Erzählen kein Ende. Da Carl in seiner siebenmonatigen Kriegstätigkeit bei den verschiedenen Kommandos, besonders in den höheren Stäben, gute Gelegenheit hatte, sich eingehend über die Lage und wichtigsten Ereignisse zu informieren, gelingt es ihm, ein umfassendes Bild von der Kriegslage zu zeichnen. Mit größtem Interesse wird seinen Ausführungen gefolgt, und seine vielseitige Auskunft wird dankbar empfunden. Auch Carl erfährt viel Neues und erhält ein anschauliches Bild von der bisher so erfolgreichen Verteidigung der Kolonie. Wie er die Begeisterung schilderte, die Deutschland nach dem Eintreffen der Siegesbotschaft von Tanga erfüllte, nickt der Kommandeur mit dem Kopf und antwortet bedächtig: „Die Engländer konnten uns damals keinen größeren Gefallen tun. Der schöne Erfolg hat das Vertrauen unserer Askaris zu ihren Führern derartig verstärkt, daß die braven schwarzen Jungens jetzt kaum zu halten sind. Die große Beute hatte natürlich auf die Schwarzen einen riesigen Eindruck gemacht. Das Glückwunschtelegramm des Kaisers, das uns durch Funkspruch über Windhuk erreichte, wurde der Truppe bekanntgemacht, als sie aus schwerem, aber siegreichem Gefecht bei Jassini zurückkehrte. Die Allerhöchste Anerkennung erfüllt uns alle mit Stolz und Freude."

Erst nach Mitternacht geht man auseinander.

„Sie werden Gelegenheit finden, während Ihrer Anwesenheit sich das ganze militärische Leben und Treiben in der Kilimandscharozone eingehend anzusehen. Morgen ist Besichtigung der

Artillerie und Probeschießen einer neuerrichteten Raketen-Batterie!"

Die schneebedeckte Spitze des Kilimandscharo entzieht sich durch eine dichte Wolkenschicht hartnäckig den Blicken.

„Es wäre doch jammerschade, wenn dieser prächtige Anblick, von dem man schon so viel gehört hat, mir nun doch noch vorenthalten würde!" denkt Carl.

Am nächsten Tage hat er in Begleitung des Kommandeurs Gelegenheit, in Moschi und der nächsten Umgebung die militärische Organisation dieses Knotenpunktes der Nordfront eingehend zu besichtigen. Unter einem Grasschuppen stehen die alten preußischen Feldkanonen, die bereits den Krieg von 1870 mitgemacht hatten. Seit dem Buschiri-Aufstand waren sie in Daressalam als Andenken aufgestellt, wurden bei Kriegsbeginn wieder in Ordnung gebracht und fanden erstmalig in der Schlacht bei Tanga ihre Wiederverwendung. Ein weniger ehrwürdiges Aussehen hat eine fahrbar gemachte Revolverkanonen-Batterie, die besonders gute Leistungen im blutigen Gefecht bei Jassini erzielt hatte. Am nächsten Tage wird außerdem eine 6-cm-Bootskanonen-Batterie mit etwa 40 Mann von der „Königsberg" unter Oberleutnant zur See Angel erwartet.

„Also die Marine sogar am Kilimandscharo! Wer hätte das im Frieden gedacht, daß unsere Seeleute hier hunderte Meilen von der Küste in der afrikanischen Wildnis Krieg führen sollten?" — Aber sie werden es schon machen. Landungsmanöver auf Borkum und Sylt tauchen in Carls Erinnerung auf. —

Es folgt die Meldung beim Platzkommandanten von Moschi, dem Hauptmann Freiherrn von Ledebur, und ein Besuch im Lazarett, wo unter der Leitung von Oberstabsarzt Dr. Scherning die Verwundeten und Kranken mit Unterstützung freiwilliger Krankenschwestern gepflegt und betreut werden.

Am andern Tag ist eine Besichtigung der bereits Ende August 1914 besetzten Stellung Taveta im feindlichen Gebiet vorgesehen. In aller Frühe geht es los, und das sogenannte Stabsauto, der einzige größere Wagen, wird vom Kommandeur persönlich gelenkt. In der Begleitung befinden sich Dr. Lessel und der Einjährige Scheidt. Die geladenen Karabiner sind handgerecht bereitgestellt, auf Überraschungen muß man hier gefaßt sein. Die ganze

Gegend mit ihrer beständig wechselnden Szenerie ist von überwältigender Schönheit. Alles leuchtet im saftigsten Grün, riesige Affenbrotbäume, hohe Palmen, Akazien, überhaupt die üppigste Tropenvegetation, die man sich vorstellen kann. Wegebauabteilungen und Straßensicherungen werden angetroffen. Links, am Abhange des Kilimandscharos ragt eine weiße Kirchturmspitze aus der grünen Umgebung heraus: es ist Rombo, der Bischofssitz.

Ein Hornsignal! Aus dem dichten Gebüsch sammelt sich ein ganzer Haufen Askaris in einer grünlichen Uniform. Auch die Kopfbedeckung ist mit grünen Zweigen verkleidet. Ein älterer, schlanker Offizier tritt zur Meldung heran, es ist der Hauptmann a.D. von Boedeker, der hier mit seiner Kompanie eine Felddienstübung abhält. Auf die Frage wegen der Uniformfarbe seiner Askaris gibt er die Auskunft, daß er je nach der Jahreszeit oder der Farbe des Geländes seine ganze Kompanie grün, gelb oder braun färbt. — Viel Wild jeglicher Art wird angetroffen. Ganze Antilopen- und Wildschweinherden werden aufgescheucht. Aus der unübersehbaren, weiten Steppe taucht eine kleine Hügelkette auf. Dazwischen einige weiße Häuser. Am hohen Flaggenmast wehen die deutschen Farben — die Feste Taveta! — Der Wagen hält. Der Festungskommandant, Major Kraut, erstattet Meldung und Bericht über den Ausbau der vorgezogenen Feldbefestigung. Die Hügel sind mit Gräben, Tunnels und Unterständen durchbrochen, an geeigneten Punkten sind Maschinengewehrtürme errichtet. Augenblicklich wird an der Rohrleitung zur Sicherung der Wasserversorgung gearbeitet.

Hier ist in kurzer Zeit mit einer enormen Arbeitsleistung ein starkes Bollwerk geschaffen. Diesen vorgeschobenen Posten zu überrennen, wird einst dem Feinde blutige Verluste kosten. Im Frontalangriff kann hier eine ganze Division anrennen. „Sie werden eines Tages kommen, aber sie sollen uns bereit finden!" sind die zuversichtlichen Worte des Kommandeurs.

Soeben ist eine erfolgreiche Patrouille von der Uganda-Bahn und dem feindlichen Tsavo-Lager zurückgekehrt. Ein alter Shausch (Askariunteroffizier) hat sich dabei besonders hervorgetan. Er wird vom Kommandeur durch eine Belobigung in seiner Muttersprache und einem Handdruck ausgezeichnet. Stolz auf die erhaltene Anerkennung, geht der schwarze Krieger, ein langjähriger

Soldat mit strammen militärischen Formen, in sichtlicher Freude zu seinen Kameraden. — Sämtliche Pferde für die im Kriege errichtete berittene Schützenkompanie hat eine Patrouille vom Feinde geholt.

Nach kurzem Vortrag über die Verhältnisse in der Heimat, nach einem herzlichen Abschied von der kleinen Schar deutscher Männer, die hier treue Wacht hält, geht es nach Moschi zurück.

Der Kommandeur ersucht Carl, am nächsten Nachmittag im Kilimandscharo-Hotel einen Vortrag zu halten über die Kriegsereignisse in der Heimat. Alle irgendwie dienstfreien Soldaten aus der erreichbaren Umgegend strömen zusammen, Offiziere, Mannschaften, Zivilisten und Damen, alles kommt heran. Carl hat das schöne Gefühl, das deutsche Stammesbewußtsein und die unerschütterliche Liebe zu unserem schwer ringenden Vaterland neu gestärkt und erfrischt zu haben. Am folgenden Tage wird in Begleitung des Hauptmanns Feilke das höher gelegene Altmoschi besucht. Ein wundervoller Ausblick von der alten Boma über das Kilimandscharomassiv. Man zeigt ihm den in der Ferne sichtbaren sogenannten Petersberg, wo vor vielen Jahren der Kolonialpionier Dr. Peters mit einer Anzahl von Häuptlingen und Sultanen den bekannten Vertrag abschloß, welcher die deutsche Schutzherrschaft über diese paradiesische Gegend einleitete.

Am gleichen Tage wird einer Einladung von Boedeker gefolgt, im Kreise seiner Offiziere und Gäste im Kompaniequartier außerhalb Moschis einen Abend zu verleben. Unter freiem Himmel steht der gedeckte Tisch; vom europäischen Komfort das einzige. Hier ist afrikanisches Feldleben: ein Lager von Zelten und Grashütten. Eine ausgezeichnete Speisenfolge: Wild und Geflügel aus den unerschöpflichen Jagdgründen des Kilimandscharo. Die aufgefahrenen Getränke sind die für jeden Europäer genau zugemessenen Monatsrationen, die nach weiser Überlegung am heutigen Abend ausgetrunken werden. Man erzählte dem staunenden Neuling, daß es meistens so gemacht würde, denn die eine Flasche Wein oder Kognak fände auf diese Weise die beste Verwendung, und man wäre außerdem der Sorge um die Aufbewahrung enthoben. Die Dunkelheit wird von mehreren riesigen Holzfeuern, von einigen Schwarzen in beständiger Glut gehalten, malerisch erhellt. Laute Fanfarenmusik unterbricht plötzlich die Unterhaltung. Der Marinepräsentiermarsch wird von der guten Eingeborenenkapelle durch den lauen Tropenabend geschmettert — eine gelungene Überraschung des alten Boedeker. In hellen Haufen strömen die Schwarzen zusammen, um in respektvoller Entfernung der Musik zu lauschen. — Fragen, Erzählen, Austauschen von Erlebnissen — es vergeht wie im Fluge dieser Abend im Kreise lieber Kameraden. Beim Abschied von den Gastgebern drückt Carl sein Bedauern darüber aus, daß es ihm bisher noch nicht vergönnt war, einmal die schneebedeckte Spitze des Kibo zu schauen, als plötzlich der Hauptmann von Boedeker († 1916 bei Bagamoyo) seinen Arm ergreift und ausruft: „Dieses Erlebnis haben wir Ihnen zum Schluß aufgehoben. Sehen Sie dort, da kommt er heraus!" Wahrhaftig, der inzwischen aufgegangene Mond hat die beharrliche Wolkendecke durchbrochen, und majestätisch stolz, wie ein funkelnder Diamant, leuchtet der schneeige Gipfel des Kilimandscharo durch die lichte Tropennacht.

„Die Kolonie konnte man bisher mit der kleinen Schutztruppe unter dieser tatkräftigen Führung nicht nur vom Feinde frei halten, wir stehen dort sogar in Feindesland und haben mehrere großangelegte feindliche Einbruchsversuche erfolgreich abgewiesen. Menschenmaterial zur weiteren Verstärkung der Schutztruppe ist genügend vorhanden, die Waffenbeute aus der Schlacht bei Tanga und die von dem Blockadebrecher aus der Heimat gebrachte Zufuhr werden für eine gewisse Zeit genügen. Es fehlt aber besonders an Artillerie, einigen Flugzeugen und Europäerausrüstung."

Das ist Carls Auffassung, nachdem er einige Tage beim Kommando zugebracht. Also für eine weitere Gewährleistung der Sicherheit Ostafrikas ist bei längerer Kriegsdauer eine weitere Versorgung aus der Heimat erste Lebensbedingung! Nach kurzer Beratung mit einigen Herren des engeren Stabes, besonders mit den Hauptleuten Schultz, Tafel und Göring, unterbreitet er kurz entschlossen dem Kommandeur einen Plan, in die Heimat zurückzukehren, um dann mit den Erfahrungen der ersten Unternehmung eine weitere Hilfsexpedition herauszubringen.

„Ihre Heimreise wird nicht einfach sein, mein Lieber, sollte sie gelingen und wir dadurch weiter versorgt werden, wäre es eine großartige Sache!" —

Also sofort an die Vorbereitungen! Die Geheimhaltung wird auch hierbei eine große Rolle spielen. Auf welchem Weg, unter welcher Maske kann man nun schnell und sicher von hier nach Deutschland kommen — das ist die große Frage! Aber auch diese Schwierigkeit müßte überwunden werden!

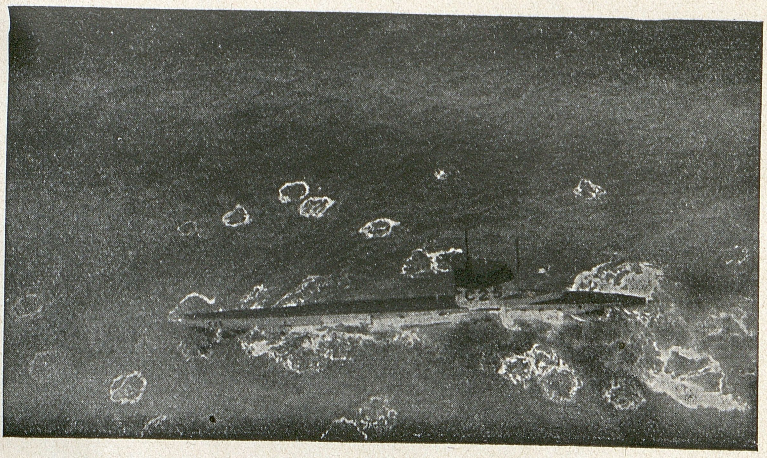
Der Bahnzug der Usambara-Strecke wird am nächsten Morgen nach Moschi bestellt. Der letzte Abend von Carls Aufenthalt beim Schutztruppenkommando kommt heran. Die Tischgesellschaft der Stabsmesse ist vollständig versammelt. Der Kommandeur ist aufgeräumtester Stimmung. Erzählt Anekdoten aus seiner Marinezeit, von seinen Seefahrten und von den verschiedenartigsten Kriegserlebnissen.

Ein sonderbares Wehmutsgefühl kann Carl kaum unterdrücken bei dem Gedanken, jetzt von diesen Männern Abschied zu nehmen, denen die hohe Aufgabe gestellt ist, hier in Afrika die deutschen Grenzen zu schützen und alles, was deutscher Fleiß und Wagemut in jahrzehntelangem, machtvollem Ringen zur Ehre unseres Vaterlandes aufgebaut hat, zum äußersten, vielleicht bis zum Untergang zu verteidigen. — Der Kommandeur bricht auf. Mit einem kurzen „Glückliche Reise!", verbunden mit einem festen Händedruck, verschwindet er im nahen Bahnhofsgebäude . . . Die Fenster seines Arbeitszimmers bleiben noch lange erleuchtet . . .

Leutnant Günther meldet den Bahnschutzzug zur Stelle. Nach einem herzlichen Abschied und einem fragenden „Auf Wiedersehen?" von beiden Seiten wird der Zug bestiegen.

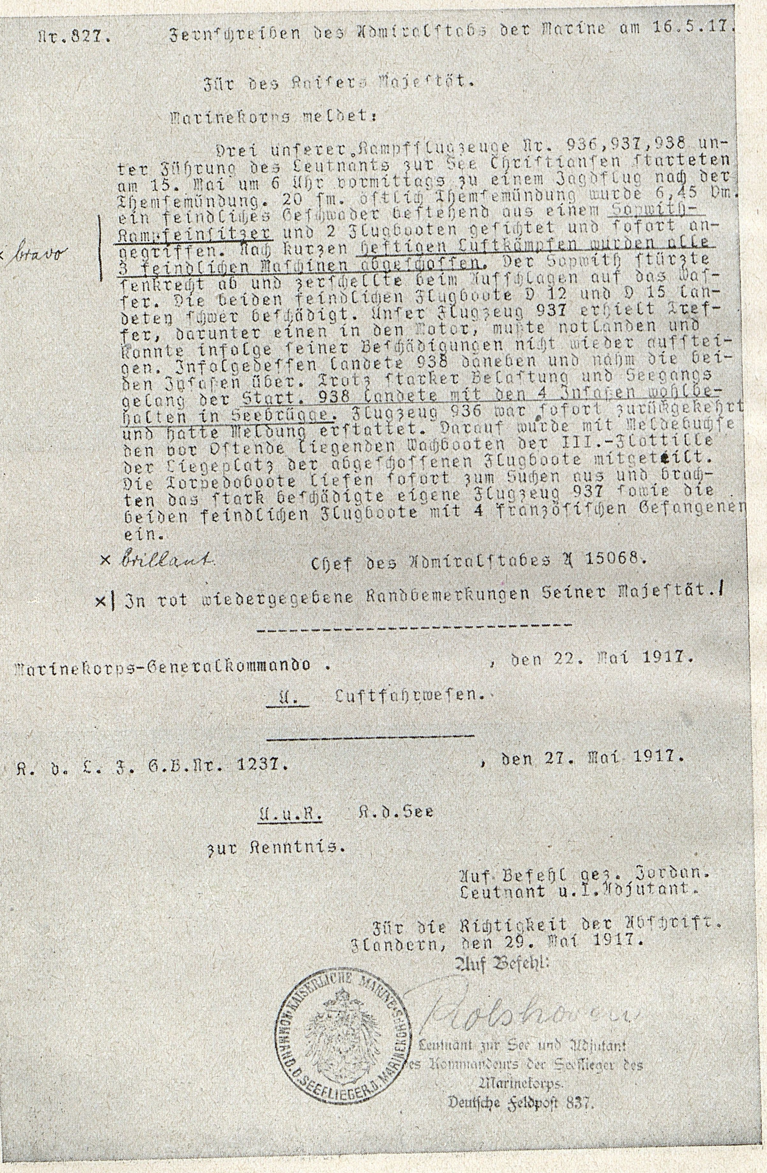
Ein Pfiff, und langsam setzt sich der Zug in Bewegung; von der Plattform blickt Carl noch einmal zurück. In der fahlen Morgendämmerung ist kaum etwas erkennbar. Doch dort, das Stabsgebäude, der Bahnhof! Ein, zwei Fenster sind erleuchtet! Arbeitet man dort immer noch oder — schon wieder?

Für die Heimreise nach Deutschland hatte man zunächst ins Auge gefaßt, mit einer vorhandenen großen Araber-Dhau nach Südarabien zu segeln. Doch man hatte diesen Plan aufgesteckt und einen anderen erdacht, der noch grotesker war. Carl sollte als Laienbruder verkleidet, in Begleitung eines zuverlässigen katholischen Missionars, unter Ausnutzung dessen persönlicher



Bombenangriff!

„C 25" vor der Vernichtung



Nr. 827. Fernſchreiben des Admiralſtabs der Marine am 16.5.17.

Für des Kaiſers Majeſtät.

Marinekorps meldet:

Drei unſerer Kampfflugzeuge Nr. 936, 937, 938 unter Führung des Leutnants zur See Chriſtianſen ſtarteten am 15. Mai um 6 Uhr vormittags zu einem Jagdflug nach der Themſemündung. 20 ſm. öſtlich Themſemündung wurde 6,45 Vm. ein feindliches Geſchwader beſtehend aus einem Sopwith-Kampfeinſitzer und 2 Flugbooten geſichtet und ſofort angegriffen. Nach kurzen heftigen Luftkämpfen wurden alle 3 feindlichen Maſchinen abgeſchoſſen. Der Sopwith ſtürzte ſenkrecht ab und zerſchellte beim Aufſchlagen auf das Waſſer. Die beiden feindlichen Flugboote D 12 und D 15 landeten ſchwer beſchädigt. Unſer Flugzeug 937 erhielt Treffer, darunter einen in den Motor, mußte notlanden und konnte infolge ſeiner Beſchädigungen nicht wieder aufſteigen. Infolgedeſſen landete 938 daneben und nahm die beiden Inſaßen über. Trotz ſtarker Belaſtung und Seegangs gelang der Start. 938 landete mit den 4 Inſaßen wohlbehalten in Seebrügge. Flugzeug 936 war ſofort zurückgekehrt und hatte Meldung erſtattet. Darauf wurde mit Meldebüchſe den vor Oſtende liegenden Wachbooten der III.-Flottille der Liegeplatz der abgeſchoſſenen Flugboote mitgeteilt. Die Torpedoboote liefen ſofort zum Suchen aus und brachten das ſtark beſchädigte eigene Flugzeug 937 ſowie die beiden feindlichen Flugboote mit 4 franzöſiſchen Gefangenen ein.

× bravo

× brillant

Chef des Admiralſtabes A 15068.

×| In rot wiedergegebene Randbemerkungen Seiner Majeſtät. |

Marinekorps-Generalkommando. , den 22. Mai 1917.

A. Luftfahrweſen.

K. d. L. F. G.B.Nr. 1237. , den 27. Mai 1917.

A.u.K. K.d.See

zur Kenntnis.

Auf Befehl gez. Jordan.
Leutnant u. I. Adjutant.

Für die Richtigkeit der Abſchrift.
Flandern, den 29. Mai 1917.
Auf Befehl:
Rolshoven
Leutnant zur See und Adjutant
des Kommandeurs der Seeflieger des
Marinekorps.
Deutſche Feldpoſt 837.

Ein Admiralstabsbericht

Beziehungen in Portugiesisch-Afrika, Kapstadt und Lissabon, die Kolonie verlassen und die Rückreise durchführen. Als stichhaltiges Ausweispapier sollte der wenig deutschfreundliche katholische Bischof von Kilimandscharo einen Brief, einen Kriegsbericht, verfassen — mit Stempel und Siegel. Trotz anfänglichen Sträubens wurde nach mehrfachen Verhandlungen durch den Hauptmann Feiltke dieses wichtige Schreiben beschafft. Die weiteren Vorbereitungen sind dann schnell getroffen. Offiziell geht Carls Reise zur „Königsberg". In Wirklichkeit trifft er in Korogwe an der Usambara-Bahn mit dem Pater Haberkorn zusammen, und in frühester Morgenstunde fahren beide mit dem kleinen, verbeulten Fordwagen gegen Süden, wo an der Zentralbahn sich ihre Wege trennen sollen: der Pater direkt mit einer Safari zur Südgrenze — Carl über Daressalam zum Rufidji-Delta, erst an der Grenze wollen sie sich wieder treffen. Die kurzgedachte Autofahrt wird zum Verhängnis! Nach anfänglicher herrlicher Reise setzen kurz hinter Handeni ungeheuerliche Regengüsse ein, die neue Etappenstraße ist bald unbefahrbar. In der unwegsamen, waldigen Gegend ist die Orientierung verloren, bis man in der Dunkelheit schließlich im morastversperrten Urwald festsitzt. Wie bei einer Sintflut strömt das Wasser. Im Stockdunkeln stößt man bei Erkundung der nächsten Umgebung mitten hinein in ein Eingeborenendorf, in dessen Nähe sich ein Etappenlager befindet, dessen einziger weißer Soldat ist ein Landsturmgefreiter. Hier herrscht preußische Ordnung! Im Nu hat man in einer von der feuchten Luft dampfenden Grashütte ein entsetzlich qualmendes Feuer entfacht, zum Kleidertrocknen. Der Qualm beißt in die Augen und ärgert die vielen Moskitos. Die müden Schläfer werden bereits am frühen Morgen durch lautes Gejohle und vielstimmiges Freudengeheul jäh aufgescheucht. Ein köstliches Bild! Durch den tiefen Morast der Lagerstraße ziehen am armdicken Lianenseil gegen zweihundert, im rieselnden Regen wie Ebenholz glänzende Mohren das im Urwald geborgene Auto. Der Fahrer, ein Schutztruppeneinjähriger, untersucht sofort sein Heiligtum. Die Zündung ist tatsächlich intakt, fauchend und ratternd springt der Motor an, die abergläubischen Neger rennen mit wilden Sätzen zur Seite. Nach einem mehrtägigen Aufenthalt kann unter großen Schwierigkeiten der hochgeschwollene

Wami-Fluß überschritten, und im ständigen Kampf mit dem Motorkühler die Autosafari fortgesetzt werden. Doch endlich wird die Bahnlinie bei Kimamba erreicht, von wo die Reise mit einer Draisine nach Morogorro weitergeht.

Ein Hauptetappenplatz, welcher Unterschied! Man kann fast sagen Wohlleben, im Gegensatz zur Nordfront! Fast alles ist hier zu haben; vielleicht etwas bevorzugt behandelt, erhält Carl eine vollständige Safariausrüstung: Ein gutes Zelt mit Feldbett, Proviant, dabei sogar einige Konserven und ein paar Flaschen Wein. Die letzteren Kostbarkeiten wahrscheinlich aus der unbezahlbaren Schiffsladung des Dampfers „Tabora", der noch eben vor Kriegsausbruch in Daressalem eintraf. Wie überall, wird auch hier der Blockadebrecherführer mit größtem Interesse erwartet. Und wie auch an anderen Orten muß er immer wieder erzählen, erzählen von den Kriegserlebnissen in der Heimat. Nur ungern läßt man ihn am nächsten Tage ziehen — aber mit größter Ungeduld treibt er zur Weiterfahrt. „Warum so eilig?", wird ihm vorgehalten. „Die lahme und eingesperrte ‚Königsberg' erreichen Sie früh genug, und am Rufidji erwarten Sie nur Moskitos und Schwarzwasserfieber!"

Die Motordraisine bringt Carl in eiliger Fahrt durch die anmutige Gegend an die Küste nach Daressalam. Hauptmann Bock von Wülfingen († 1916 bei Bagamoyo), der Stadtkommandant, empfängt ihn mit anderen Offizieren am Bahnhof. Quartier ist im „Kaiserhof", wo sich abends wieder ein großer Kreis versammelt, um durch ausführliche Schilderungen ein Bild von den europäischen Kriegsschauplätzen und von den eigenen Erlebnissen des ersten aus der Heimat kommenden Berichterstatters zu hören. Deutliche Spuren verschiedener durch englische Kriegsschiffe erfolgter Beschießungen, darunter der völlig zertrümmerte Gouverneurspalast, deuten auf die tägliche Gefahr eines drohenden Feuerüberfalles auf die offene Stadt. In der Hafeneinfahrt der versenkte Dampfer „König", an der anderen Seite das kleine Vermessungsschiff „Möwe", dessen Besatzung unter Korvettenkapitän Zimmer auf dem Tanganjikasee gegen die Belgier erfolgreich operiert. Der große neue Dampfer „Tabora" liegt mitten im Hafen als Lazarettschiff verankert. Schon mehrmals waren die Engländer mit Dampfpinassen eingedrungen und an Bord gekommen. Dabei hatten sie einmal sogar einen ihrer Offiziere zurückgelassen — vergessen. Da hüpft ein Wasserflugzeug in eigentümlichen Sprüngen durch den Hafen, vergeblich versucht es zu starten. Eine sonderbare Geschichte hat die Maschine. Mit der „Tabora" war sie für die bevorstehende Ausstellung aus Deutschland gekommen. Der dazugehörige Flieger hatte mit dem nächsten Dampfer eintreffen sollen. Einige Wochen später wird plötzlich das Flugzeug lebendig. Ein aktiver junger Offizier, Feldpilot, meldet sich zur Stelle. Er war im Innern auf Elefantenjagd, und jetzt bringt er den Kriegsvogel zum großen Staunen der Eingeborenen bald in die Luft. Bei einem Vorführungsflug in der Nähe der Stadt, dem ein Bombenangriff auf Sansibar folgen sollte, fand der einzige Kriegsflieger der Kolonie durch einen Unglücksfall ein jähes Ende. Doch wurde das schwerbeschädigte Flugzeug mühevoll repariert, mit Schwimmern versehen und von einem technischen Maaten der „Königsberg" zu neuer Verwendung erprobt.

Stark sind die Eindrücke, die Carl hier in der dem feindlichen Zugriff ausgesetzten blühenden Residenzstadt in sich aufnimmt. Möchte es ihm doch gelingen, der Heimat, dem Reichskolonialamt und dem Obersten Kriegsherrn den überall erkannten Opfersinn und den einmütigen Willen zum Durchhalten persönlich zu schildern — sind seine Gedanken. — Nach kurzem Abschied im Hause des im siegreichen Gefecht bei Jassini gefallenen Majors von Keppler beginnt im nächsten Morgengrauen der Weitermarsch gen Süden.

„Heia Safari!" heißt jetzt die Losung — und zwar ohne jede Erfahrung, ganz allein, mit einigen Askaris, schwarzen Dienern und einer Trägerkolonne. Immerhin für einen aus der Heimat frisch importierten Seefahrer eine erstaunliche Unternehmung! Trotzdem die Nachwirkung der Verwundung noch nicht überwunden ist und die Verständigung mit den schwarzen Begleitern ihre Schwierigkeiten hat, werden gleich im Anfang gute Tagesleistungen erzielt. Welch ein gewaltiger Zauber, welch herrliches Erlebnis ist doch eine afrikanische Safari! Wie unvergleichlich schön muß es erst im Frieden gewesen sein, im taufrischen Morgen die im Gänsemarsch mit ihren Kopflasten rüstig ausschreitenden, hochgewachsenen Träger auf einsamen Eingeborenenpfaden durch das malerische Küstengelände zu führen, oder im Tragstuhl inmitten der im monotonen Takt Singenden die abwechslungsreiche Tropenlandschaft zu durchziehen! Diese Naturnähe zwingt auch den friesischen Seemann in ihren Bann, spornt seinen festen Willen, sich ganz einzusetzen für die Verteidigung dieser blühenden Kolonie! — Unwegsames Gelände — „Barra, barra msuri mingi sana!", das heißt: Schlechte Straße, ertönt oft der Ruf durch die in der Sonnenglut marschierende Karawane. Aber „Heia, Heia! — weiter, weiter!" Durch das sumpfige Mangrovegelände schimmert dann plötzlich nach einigen Tagen ein großer Wasserlauf: der Rufidji. —

Nach der Karte soll hier der kleine Ort Kisale sein. Nach einigem Suchen wird ein Tumbo, ein kleiner Einbaum, aufgetrieben. Hier in der Nähe, in einem der Deltaarme muß die „Königsberg" liegen, aber wo? Die Angaben der Schwarzen sind gänzlich verworren; nur von einem Askari und einem Diener begleitet, geht es unter der glühenden Mittagssonne, möglichst im Schatten der Ufermangroven, flußaufwärts. Endlos gegen den starken Strom. Da, bei einer Biegung, liegt plötzlich, umgeben von der kleinen Flottille seiner Hilfsschiffe, hinter einer besonders hohen Palmengruppe der schlanke, graue Kreuzer vor Carls freudig erstaunten Augen. Ein letztes „Heia, Heia" spornt die müde paddelnden Neger nochmals an. Dann ist er am Ziel. Freudiger Empfang am Fallreep, umringt von den Kameraden. Fragen, Fragen!

„Melde mich gehorsamst an Bord!" steht er einige Minuten später vor dem Kommandanten, Kapitän z. S. Loof. Unter dem Sonnensegel auf der Schanze werden die weiteren Pläne beschlossen und die persönlichen Nachrichten aus der Heimat ausgerichtet. Nach einigen Tagen der Erholung und nach Kennenlernen der mit geringsten Kampfmitteln organisierten Deltaverteidigung soll der Weitermarsch angetreten werden. Welch prächtiger Geist und echte deutsche Kreuzerstimmung herrscht auf dem schönen Schiff! Der brennende Wunsch des Kommandanten und der ganzen Besatzung, die deutsche Kriegsflagge wieder über den Indischen Ozean zu tragen, leuchtet aus den sonnenverbrannten Gesichtern. Unvergeßliche Tage!

Neben dem zielbewußten Kommandanten der Erste Offizier, Kapitänleutnant Koch, Hinrichs, der Navigationsoffizier, Stabsingenieur Schilling, Stabsarzt Eyrich, der lustige Apel und all die anderen, auch die von weither zum Waffendienst Herbeigeeilten, verkörpern hier in der Rufidji-Wildnis den deutschen Marinegeist, lassen sich nicht unterkriegen von dieser unerfreulichen Art der Kriegführung.

Auf verschiedenen Besichtigungsfahrten, meistens in Begleitung des Kommandanten, erhält Carl in den nächsten Tagen ein anschauliches Bild von der Kriegslage im Rufidji-Delta. Es ist geradezu erstaunlich, mit welchen geringen Mitteln das neugegründete Marinedetachement Delta den Küstenschutz organisiert hat. Unter Fregattenkapitän a. D. Schönfeld — sonst Kaffeepflanzer am Kilimandscharo — ist hier aus Reservisten, verstärkt durch eine Anzahl in Schiffsbooten aus Mosambik herbeigeeilter deutscher Seeleute, eine Truppe entstanden, die gewissermaßen aus dem Nichts heraus auf den sumpfigen Deltainseln und an den Flußufern eine Verteidigungslinie besetzt hält. Von der äußersten Flußmündung konnte man die verschiedenen feindlichen Blockadeschiffe deutlich erkennen. Mehrere Kreuzer, ein Flugzeugmutterschiff und eine Anzahl Hilfsfahrzeuge bewachen die Küste. In Verbindung mit einer schweren feindlichen Beschießung hat der Engländer den Dampfer „Newbridge" in dem einen Flußarm versenkt. Der unbeschädigte deutsche Kreuzer konnte sich gegen weitere Beschießungen dadurch sichern, daß er seinen Liegeplatz nach gründlicher Untersuchung der verschiedenen Deltaarme immer weiter flußaufwärts verlegte. Der kleine Begleitdampfer „Somali", welcher die „Königsberg" auf der ersten Kreuzfahrt nach Norden begleitet hatte, war bei diesen Deltakämpfen in Brand geschossen — das Wrack lag unweit der Ansiedlung Salale. Die neueste Errungenschaft ist das bei einer feindlichen Erkundung an der Flußmündung eroberte Kanonenboot „Adjutant". Dieser ehemals deutsche Dampfer, unter Kapitän Kayser von Sylt, war von den Engländern bei Kriegsbeginn innerhalb der neutralen portugiesischen Gewässer widerrechtlich gekapert und nachdem als Kriegsschiff umgebaut. Fast unbeschädigt wurde er mit Flagge, der ganzen Besatzung und 4 Kanonen den Engländern wieder abgenommen und kurz darauf unter deutscher Flagge wieder in Dienst gestellt. Sein Kommandant war Oberleutnant z. S. d. R. Herm, der frühere bewährte Führer des Begleitdampfers „Somali".

Trotz ihrer starken Übermacht bekundeten die feindlichen Schiffe einen recht geringen Angriffsgeist. Man fürchtete augenscheinlich die vermeintlich seichten Deltaarme und die bei der denkwürdigen Vernichtung des „Pegasus" vor Sansibar erkannte überlegene deutsche Schießleistung. Daher begnügte man sich zunächst damit, die „Königsberg" mit großer Übermacht am Ausbruch zu verhindern, wodurch der ganz auf sich gestellte deutsche Kreuzer eine große Anzahl feindlicher Kriegsschiffe von anderen Kriegsschauplätzen fernhielt, und selbstverständlich war sich der „Königsberg"-Kommandant darüber klar, daß die Engländer es hierbei nicht bewenden lassen würden. Schon aus Prestigegründen werden sie zur gelegenen Zeit wieder angreifen, um den letzten deutschen Auslandskreuzer zu erledigen. Der höchste Punkt in der Gegend, der Pembaberg, ist als Artilleriebeobachtungsstelle eingerichtet und durch eine improvisierte Telephonleitung mit der „Königsberg" verbunden. Die kürzlich herangebrachten feindlichen Flieger lassen auf eine bevorstehende größere Aktivität schließen.

Durch einen heftigen Anfall von Malariafieber wird Carls schon festgelegte Weiterreise verzögert. Durch die verstrichene Zeit sowie aus anderen Gründen hält man den ursprünglichen Reiseplan für gefährdet. Es wird eine neue, besser scheinende Maskierung für die Heimreise gewählt. Statt als Laienbruder soll Carl ohne jegliche Begleitung als lästiger Neutraler, als ausgewiesener Plantagenbesitzer über die Südgrenze nach Portugiesisch-Afrika abgeschoben werden. Von dort scheint immer noch Möglichkeit zu bestehen, mit einem neutralen Dampfer von einem der Hafenplätze weiterzukommen. Nach einem Besuch des weiter flußabwärts eingerichteten „Königsberg"-Feldlazaretts und einer Besichtigung des nunmehr deutschen Kanonenboots „Adjutant" kommt der Tag der Abreise heran. In Begleitung des Kapitänleutnants Hinrichs geht es am 5. Juli frühmorgens mit dem kleinen Hinterraddampfer „Tomondo" zunächst den Rufidji aufwärts. Bevor eine Biegung die schmucke „Königsberg" Carls Blicken entzieht, umfaßt er noch einmal das eigenartige, in die Rufidji-Wildnis verpflanzte Marinebild.

„Lebt wohl, Kameraden! Möge euer Hoffen auf erfolgreichen Kampf erfüllt werden!"

Der flache Schaufeldampfer pflügt brav das schmutzige, gelbe Rufidji-Wasser. Der Fluß wimmelt von Kibokos (Flußpferden) und Krokodilen in geradezu unheimlichen Mengen. In allen Größen liegen diese Flußräuber auf den grauen Schlickbänken. Wie ausgestorben ist sonst die in der Sonne brütende Landschaft. Gegen Mittag wird die Gegend bei Mohorro erreicht, wo die bereitgestellte Trägerkolonne angetroffen wird.

Die glühende Mittagshitze ist vorüber, die neue Safari zusammengestellt, die Lasten sind verteilt, und weiter geht es nach Süden. Nur einige Stunden wird heute marschiert. Der erste Safaritag dient hauptsächlich zur richtigen Verteilung der Lasten, der Verpflegung und anderen Fragen. Das erste Zeltlager findet die Safari nur etwa 25 km von der „Königsberg" entfernt. Am nächsten Morgen bei der Aufstellung zum Abmarsch dröhnt ferner Kanonendonner vom Rufidji herüber. Der hellere Klang des deutschen Feuers läßt sich von den schweren feindlichen Abschüssen unterscheiden. Ein Großkampftag! Aber leider besteht keine Möglichkeit, über die Lage etwas zu erfahren. Also beschleunigt weiter zur Küste nach Kilwa-Kiwinschi, wo Telephonverbindung mit dem Kreuzer besteht. In Eilmärschen geht es durch die afrikanische Landschaft. Vom ersten Tagesgrauen, nur mit einer mehrstündigen Unterbrechung während der heißen Mittagszeit, wird bis zur Dunkelheit marschiert. Am Nachmittag des dritten Tages ist die Küste erreicht. Das malerische Kilwa mit seinem alten Araberkastell und den Ruinen ist ein Märchenbild aus alter Zeit. Der Ortskommandant, Oberleutnant Scherbening, und der Bezirksamtmann haben bereits Nachricht von dem ernsten Gefecht der „Königsberg" vor drei Tagen.

Der überraschende Angriff der beiden englischen Monitore „Mersy" und „Severn" konnte zwar abgeschlagen werden, aber die Verwendung feindlicher Beobachtungsflieger sicherten den Engländern Überlegenheit, da die „Königsberg" nur indirekt feuern konnte, ohne die feindlichen Schiffe zu sehen. Die Monitore sind, mehrfach getroffen, nach mehrstündigem Gefecht mit gewaltigem Munitionsaufwand abgefahren. Die schwachen Deltastellungen konnten das Eindringen nicht verhindern. Durch die eingetretenen Verluste, — der Kommandant ist auch verwundet — ist die Gefechtskraft des Kreuzers zunächst zwar nicht beeinträchtigt, man erwartet jedoch täglich einen neuen Angriff mit verstärkten Kräften.

Nach kurzer Rast geht es am nächsten Tage weiter gen Süden, und zwar über Kilwa Ksiwani, wo während der Nacht mit einer großen Araber-Dhau in einer endlosen Kreuzfahrt die Bucht überquert wird. Hierdurch ist ein weiter Umweg erspart. — In steigernden Tagesleistungen berührt die Safari die große Sisalpflanzung Mko, um dann über Kiswere ohne Aufenthalt Lindi zu erreichen. Es war eine Eilsafari, mußte Carl doch daran liegen, baldmöglichst wieder an die Telephonleitung zu gelangen. Der Trägerkolonne war er während der letzten Strecke weit vorausgeeilt und wird in Lindi von dem Bezirksamtmann Wendt mit der Nachricht empfangen, daß die „Königsberg" am Tage vorher ihren letzten ruhmvollen Kampf gekämpft hat. Einzelheiten des Gefechts liegen noch nicht vor, nur, das die englischen Monitore mit der Erfahrung ihres ersten Angriffs und bedeutend verbesserter Fliegerbeobachtung sehr bald nach Feuereröffnung dem unterlegenen deutschen Kreuzer schwere Treffer beibrachten. Nach heftigstem, mehrstündigem Feuerkampf, nachdem die geringe Munitionsmenge verschossen und nachdem mit einem der letzten Schrapnells ein englischer Flieger abgeschossen worden war, hatte der schwerverwundete Kommandant den Befehl zur Sprengung des Kreuzers gegeben, um ihn nicht in feindliche Hände fallen zu lassen. Der überlebende Teil der Besatzung war in Ruhe und Ordnung unter Mitnahme der zahlreichen Verwundeten gelandet. Weiter besagte die Nachricht, daß man eine Anzahl brauchbarer Geschütze bergen könne und zusammen mit der aus der Heimat eingetroffenen Ersatzmunition im Landkrieg verwenden werde.

Mit dem Niederkämpfen der „Königsberg" wurde die Kampfkraft dieses Kreuzers nicht etwa ausgeschaltet, sondern wir finden in unglaublich kurzer Zeit die 10,5-cm-Schiffsgeschütze am Kilimandscharo, am Tanganjikasee und in der Küstenverteidigung. Der Transport dieser Kanonen aus dem unwegsamen Rufidji-Gebiet ist eine Glanzleistung ersten Ranges. Außer einer zweckmäßigen Verwendung des Spezialpersonals erscheint sehr bald eine „Königsberg"-Abteilung in der Schutztruppe und nimmt an allen weiteren Kampfhandlungen rühmlichen Anteil.

Nach Einholung wichtiger Erkundungen über die Möglichkeiten einer Weiterreise von der Südgrenze wird am nächsten Tag über Sudi nach Mikindani marschiert, um hier, unweit der Grenzstation Kionga, die nächste Reisegelegenheit abzuwarten. Das liebliche Mikindani, wer könnte es je vergessen, der es einmal geschaut! Die angenommene mehrtägige Wartezeit wird am nächsten Nachmittag jäh unterbrochen durch die Nachricht, daß ein portugiesischer Küstendampfer am anderen Tage von Palma, etwa 15 km jenseits der Grenze, abfahren würde. Diesen wichtigen Postdampfer, der erst nach einigen Wochen wiederkehrt, rechtzeitig zu erreichen, hält der Bezirksamtmann für glatt unmöglich. Aber es muß versucht werden, koste es, was es wolle! — Die größte Schwierigkeit besteht darin, daß die schwarzen Träger äußerst ungern des Nachts marschieren. Sie haben eine heillose Angst vor wilden Tieren, besonders vor Löwen. Noch vor Einsetzen der Nacht ist die Kolonne marschfertig, und heia, heia, geht es durch wechselvolles Gelände gen Süden, dem Rovuma entgegen. Es sind abenteuerliche Stunden, diese Nachtsafari! In der tiefen Dunkelheit sind weder die schmalen Negerpfade noch die Hindernisse der Marschrichtung zu erkennen. Am unheimlichsten ist die Strecke durch den unwegsamen Wald. Ganz von fern leuchtet gegen Mitternacht ein flackerndes Feuer durch die Finsternis. Die unruhigen, durch das oft recht nahe Tiergebrüll verängstigten Träger geraten immer wieder ins Stocken — es ist zum Verzweifeln! — Im Näherkommen erkennt man am Feuer zwei vor längerer Zeit vorgesandte Boten, die am Rovuma das Übersetzen vorbereiten sollten. Brüllende Löwen und anderes Getier hatten die armen Neger dies allen Eingeborenen bekannte Sicherheitsmittel zur Zuflucht suchen lassen. Die schußfertige Flinte in der Hand, strebt Carl neben einem angeblich wegekundigen Führer der Safari voran, von dem starken Tau bis auf die Haut durchnäßt. Die Verständigung ist ganz minimal, dazu kommt das bestimmte Gefühl, den richtigen Weg verfehlt zu haben. Da plötzlich wird die schwarze Tropennacht vom lichten Mondschein durchbrochen. Die Konturen des Geländes, der Baumgruppen sind erkennbar. Nach rüstigem Weiterschreiten unter ständigem Antrieb der Träger leuchtet auf einmal der breite Flußlauf des Rovuma durch das Ufergebüsch. Auch die kleine Ortschaft wird gefunden, der uralte Jumbe herausgetrommelt — seine Einbäume sind natürlich am anderen Ufer! Ein großes Muschelhorn wird gebracht: dumpfe langgezogene Klagetöne werden diesem Naturinstrument entlockt. Es funktioniert, nach einer guten Stunde sind tatsächlich die Fahrzeuge zur Stelle. In der Zwischenzeit haben sich alle Schwarzen um ein riesiges Feuer zum Trocknen und Wärmen versammelt. Ein malerisches Bild. Der Mond beleuchtet das Übersetzen mit den durch die Lasten tiefbeladenen Einbäumen. Flußpferde tummeln sich in nächster Nähe, und Carl ist froh, wie er seine Safari glücklich am Südufer wieder in Marsch setzen kann.

Um 9 Uhr Ankunft an der Grenzübergangsstelle Kionga, wo der Grenzkommissar Wacht und der Unteroffizier Dienst mit ihren zusammengefaßten Namen die Grenzkontrolle kennzeichnen. Um den für heute in Palma erwarteten Dampfer zu erreichen, wird nach kurzer Ruhepause mit frischer Trägerkolonne weitermarschiert, allerdings nur um festzustellen, daß die Meldung von der Ankunft des Dampfers falsch ist. Zurück nach der deutschen Grenzstation, wo nach dieser „Eilsafari" von rund 100 km in 27 Stunden zwei Tage ausgeruht werden kann. Dann ist der Dampfer da.

Carl hat sich jetzt nach Aufmachung und seinen Personalpapieren in einen schwedischen Pflanzungsbesitzer verwandelt, der als lästiger Neutraler ausgewiesen wird. Der „Wacht-Dienst" soll ihn auftragsgemäß bei den portugiesischen Behörden ausliefern. Die letzte Safari ist ein trauriger Marsch, es ist fast, als wenn die treuen Schwarzen um den nahe bevorstehenden Abschied wissen. Am Grenzepfahl müssen die meisten zurückbleiben, nur einige ganz fremde Träger, die von der Herkunft der Safari und den näheren Umständen nicht plaudern können, bilden die weitere Begleitung. Der brave und intelligente Boy Hans, Carls treuer Begleiter, sein unübertrefflicher Dolmetscher, Vermittler und Reisemarschall der letzten Wochen, ist untröstlich. Der treue Neger hat im Felde bereits mehrere Herren verloren. Er bekommt den Auftrag, sich bei dem verwundeten Kommandanten der „Königsberg" zum weiteren Dienst zu melden. — Während der kleine Trupp nun weiterzieht, verharren die zurückbleibenden Schwarzen auf einem erhöhten Punkt und verfolgen mit ihren Blicken ihren merkwürdigen Bwana, der so wenig Sinn für eine „gemütliche Safari" hatte und dessen „Heia, Heia" sie sobald nicht vergessen werden . . . Wahrscheinlich werden sie in Kionga erst mal tüchtig ausruhen. Von ihrem Geld — der Bwana-Oberleutnant verteilte seine restlichen Rupees unter die letzten Begleiter — können sie sich ein paar gute Tage machen. Laut schwatzend streben sie nach Norden.

In Palma ist Carl nach Prüfung seiner Papiere und Abschied vom letzten deutschen Begleiter nun auf sich allein angewiesen. Da der Küstendampfer erst am nächsten Morgen eintrifft, muß er die Nacht hier zubringen und findet eine Unterkunft in der kleinen Duka (Laden) eines freundlichen Inders. Das hier stationierte portugiesische Militär macht, im Vergleich zu unserer Schutztruppe, einen mäßigen Eindruck.

Der Ort selbst hat natürlich Kriegskonjunktur. Der vollbesetzte kleine Küstendampfer „Luabo" trägt den maskierten Ausgewiesenen über Port Aumelia nach Beira. Hier hat als bewährter Vertrauensmann der deutsche Konsul Pechner seinen Sitz. Er sieht keine Möglichkeit, auf einen neutralen Dampfer zu gelangen, und gibt den Ratschlag, weiter südwärts nach Laurenzo Marques zu fahren, von wo aus portugiesische Dampfer um das Kap nach Lissabon verkehren, womöglich auch mit anderen neutralen Schiffen sich eine Fahrgelegenheit zu suchen. — Also weiter nach Süden über Mosambik, eine Anzahl kleiner Küstenplätze in fast zweiwöchiger Reise nach der Delagoa-Bai. Zu den bereits sehr gemischten und interessanten Mitpassagieren hat sich auch die schiffbrüchige Besatzung eines englischen Dampfers gesellt, so daß die Engländer an Bord durchaus dominieren und dem von den Deutschen so schlecht behandelten „schwedischen Pflanzungsbezitzer" viel Sympathie entgegenbringen. Die Rolle eines schwergeschädigten und gekränkten Sisalpflanzers funktionierte soweit ausgezeichnet. Hoffentlich gelingt es, bei der Landung in Laurenzo Marques die drohende Klippe des schwedischen Konsulats zu umschiffen. Aber auch hier half die glückliche Hand, indem nämlich besagter schwedischer Konsul ein Engländer war, so daß die schwedische Sprache überhaupt nicht zur Anwendung kam.

Trotzdem ist die Situation sehr kompliziert und gefährlich. Selbstverständlich muß Carl seine Aufgabe darin suchen, für die deutsche Kriegführung günstige, in Wirklichkeit aber falsche Nachrichten in Umlauf zu setzen; als einer der ganz wenigen, während der Kriegszeit direkt aus Deutsch-Ostafrika Gekommenen finden seine Angaben natürlich größtes Interesse. Nicht am wenigsten bei dem englischen Generalkonsul, von dem er sogar in den eleganten englischen Club als „temporary member" eingeführt wird. Der kleinste Fehler in der Durchführung seiner Rolle kann ihm verhängnisvoll werden. Er darf keine Stunde unnötig in dieser durchaus deutschfeindlich eingestellten Hafenstadt bleiben. Bei einer Begegnung mit seinem Mitpassagier vom Küstendampfer, dem Captain Pott vom gestrandeten englischen Dampfer, faßt er plötzlich den Plan, in der unauffälligen Gesellschaft dieser Schiffsbesatzung die Weiterreise über Land nach Kapstadt und von da mit einem englischen Dampfer nach Europa fortzusetzen. Auf diese Weise würde er außer dem längeren Warten vermeintlich den vielen Scherereien und Untersuchungen, wie sie auf neutralen Schiffen geübt wurden, aus dem Wege gehen. Mit englischem Paßvisum und Fahrschein bis London verläßt er mit dem Nachtzuge die Hauptstadt der portugiesischen Kolonie, in freudiger Erwartung, nach etwa 4 Tagen in Kapstadt den englischen Dampfer „Italian" zu besteigen. — Doch mit des Geschickes Mächten . . . , es sollte anders kommen! Ob nun der englische Konsul im letzten Augenblick Verdacht geschöpft oder ob er nur grundsätzlich die im neutralen Gebiet nicht mögliche Untersuchung von eigener Behörde vornehmen lassen wollte, ist einerlei. Am nächsten Morgen wird Carl bei der Ankunft in Johannisburg (Transvaal) aus dem Eisenbahnzug heraus verhaftet und als dringend spionageverdächtig in das Polizeigefängnis eingeliefert. Selbstverständlich ist er auf solche Möglichkeiten vorbereitet. Belastendes Material, das unweigerlich schon hier zum Prozeß geführt hätte, wurde nicht gefunden. — Wichtige Nachrichten und Meldungen hat er auf Seidenpapierstreifen zwischen den Korkwänden seines Tropenhelms verborgen. Diese wurden nicht gefunden und konnten später in Berlin abgegeben werden. Die Verhaftung lag in der Zeit der allerschlimmsten Deutschenhetze. Da einerseits die Ursprungsuntersuchung der selbst angefertigten

Ausweispapiere die vermutete Fälschung bestätigte und weiter die Einreise in die Südafrikanische Union den Spionageverdacht verschärfte, war die Situation sehr wenig erfreulich. Die Deutschfeindlichkeit und frivole Gehässigkeit spotteten jeder Beschreibung, und diese mehrwöchige Gefängniszeit ist als Kriegserinnerung ein dunkles Kapitel.

Carl hatte es nur einem gutmütigen Wärter zu verdanken, daß er diese Wochen überstehen konnte und nicht der Verzweiflung anheimfiel. Aber alles hat ein Ende. Man hat anscheinend herausgefunden, daß er Militärperson ist, aber Spionage ist nicht nachzuweisen. Zwei recht freundliche Polizeibeamte holen ihn ab, und tagelang geht es nun mit der Eisenbahn gen Süden. Zunächst ohne Zielangabe. Um ein nächtliches Entweichen unter allen Umständen zu verhindern und um eine eigene ungestörte Nachtruhe zu haben, wird der Gefangene praktischerweise mit Handschellen nachts angeschlossen. Nach einer sonst herrlichen Fahrt durch Südafrika wird Kapstadt erreicht, und Carl findet sich hier, nachdem er gegen Quittung der Militärbehörde überliefert ist, plötzlich in einem kleinen Fort, in der sog. „Lion Battery", interniert. Gegen das Gefängnisleben das wahre Sanatorium. Straffes engliches Militärleben. Der Kommandant ein korrekter, im Rahmen des Möglichen sogar freundlicher Offizier, mit viel Verständnis für das Los eines Kriegsgefangenen. Außer einer äußerst scharfen Bewachung sind Unterkunft, Verpflegung und persönliche Behandlung in jeder Beziehung einwandfrei, so daß der Gefangene sich hier bei herrlichstem Wetter gut erholen kann. Aber diese Eintönigkeit, ohne jegliche Nachricht aus der Heimat, dazu die feindlichen Lügenberichte aller Art! Er ist daher glücklich, wie er nach einigen weiteren Wochen plötzlich abgeholt wird zur Einschiffung auf den vor einigen Stunden eingelaufenen Postdampfer „Durham Castle". Der erste Transport südafrikanischer Truppen, etwa 1500 Mann, wird mit diesem fahrplanmäßigen Postdampfer zusammen mit etwa 100 Kajütspassagieren nach England befördert. — Wieder ein Schiff unter den Füßen, wenn auch ein feindliches — welche Möglichkeiten mögen sich da bieten! Deutsche Hilfskreuzer oder U-Boote können in Erscheinung treten. Es leuchtet immerhin ein kleiner Hoffnungsstrahl vom dunklen Himmel des Gefangenenlebens. Er ist einziger Gefangener an Bord. Die Bewachung ist einfach grotesk. Er teilt seine Kabine mit einem der Transportoffiziere, der jeden Morgen mit großer militärischer Aufmachung abgelöst wird. Außerdem ein Posten vor der Tür und am Ende des Ganges. Diese Seereise vergeht verhältnismäßig schnell. Durch das tägliche Wechseln des zur Bewachung kommandierten Offiziers lernt er eine große Anzahl dieser aus allen Berufsständen zusammengesetzten südafrikanischen „Kulturretter" kennen. Die abgeschlossene Eroberung von Südwestafrika wird von ihnen ernstlich verglichen mit der europäischen Kriegführung. Nicht viele haben die Heimat wiedergesehen. Die Sommeschlacht hat das erste südafrikanische Kontingent verschlungen. — Nach kurzem Anlauf von Madeira wird unter starker Sicherung gegen U-Bootsgefahr der Englische Kanal erreicht und nach vielen Zickzackkursen in Plymouth geankert. Von einem kleinen verängstigten Leutnant mit einem großen Revolver und einer noch größeren Taschenlampe nach London begleitet, ist der Gefangene doch sehr überrascht, wie er in Scotland Yard, dem berühmten Polizeigefängnis in London, wieder in eine Zelle gesperrt wird, und zwar in der Abteilung für politische Verbrecher, mit außerordentlich strengen Behandlungsmethoden.

Vom Begleitoffizier immer dieselbe Verabschiedung: „Ich hoffe, Sie finden es jetzt gemütlicher! Haben Sie Beschwerden? — Der Krieg ist nun für Sie vorbei!" Dutzende Male hat Carl diese sinnreiche Abschiedsformel nun schon gehört; sie entstammt sicher irgendeinem englischen Instruktionsbuch.

Nach tagelangem Warten wird Carl eines Tages zur Britischen Admiralität geführt, wo nach verschiedenen Verhören in dramatischer Sitzung im „Intelligence Department" mit allen Mitteln festgestellt werden soll, wer dieser gefangene feindliche Einzelgänger eigentlich ist. Es sind fast 30 Offiziere aller Rangklassen anwesend. Captain Hall, der frühere Kommandant des Kreuzers „Queen Mary", jetziger Nachrichtenchef, hat ein dickes Aktenbündel vor sich liegen. Er ist ein glänzender und geschickter Verhandlungsleiter. Nach vielem Hin und Her, bei dem es ihm trotz aller Routine nicht gelingt, von Carls Seite befriedigende Auskunft zu erhalten, bricht er plötzlich wutentbrannt in die Worte aus: „Wir wissen viel mehr über Ihre Person wie Sie ahnen; Sie sind der Kommandant des südafrikanischen Blockadebrechers, des früheren englischen Dampfers ‚Rubens'!" Auch hierdurch läßt Carl sich nicht verblüffen, trotzdem er auf dies reiche Wissen der Engländer nicht vorbereitet ist. Er bleibt zunächst weiter bei der Behauptung, er hätte zum Stabe der „Königsberg" gehört und wäre, auf der Heimreise begriffen, in Gefangenschaft geraten. Doch nun blättert der Engländer in den Akten, nennt die erstaunlichsten Einzelheiten aus der Vorbereitung des Unternehmens — jedenfalls glänzende Ergebnisse englischer Spionage —, erhebt sich zur dramatischen Pose: „Wenn Sie es vorziehen, trotz unseres Beweismaterials uns weiter mit Unwahrheiten zu füttern, so wird jetzt sofort das Kriegsgericht den Spionageprozeß gegen Sie durchführen. Sie sind als feindlicher Offizier mit wissentlich falschen Papieren unter sehr verdächtigen Umständen innerhalb unserer Grenzen gefaßt worden. — That means spy! Do you know what a spy is?" (Das ist Spion! Wissen Sie, was ein Spion ist?)

Ein weiteres Ableugnen seiner Herkunft wäre zwecklos gewesen. Bei dem folgenden in eindringlichster Form geführten Verhör war die Feststellung interessant, daß der Kreuzer „Hyazinth" den beschädigten Blockadebrecher als vernichtet gemeldet hatte. Durch Eingeborenenspionage hatte man dann später die Bergung des Kriegsmaterials erfahren. Nach allen Anzeichen tappte die englische Marineleitung bezüglich der Verhältnisse in Ostafrika sehr im Dunkeln, und es konnte Carl eine kleine Genugtuung sein, durch seine Aussagen einige feindliche Irrwege zu bestärken. Das persönliche Benehmen der Engländer, besonders das korrekte Auftreten des Nachrichtenchefs, muß in jeder Beziehung als einwandfrei bezeichnet werden. Es wird besonders gekennzeichnet durch folgende kleine Episode: Fast ein Jahr später wird ein anderer deutscher Seeoffizier im Intelligence Department verhört. Bei dieser Gelegenheit erkundigt sich der Nachrichtenchef nach Carls Wohlergehen im Gefangenenlager mit der freundlichen Bemerkung: "It was given in my hand to hang him or not!" („Es war in meine Hand gegeben, ihn aufzuhängen oder nicht!")

Nach einer weiteren unangenehmen Wartezeit im Gefängnis, eine ungewisse Zukunft vor Augen, wird Carl an einem nebligen

Dezembertag plötzlich abgeholt. Die Begleitumstände, Bewachungspersonal mit aufgepflanztem Seitengewehr, unter einem düster dreinblickenden älteren Offizier, lassen keine Besserung der Lage ahnen. Außerdem werden alle Fragen nach dem weiteren Verbleib ausweichend beantwortet. Es geht zum Bahnhof. Nach nur einstündiger Fahrt im abgeschlossenen Abteil Ankunft in Maidenhead an der Themse, wo wieder die jetzt schon oft erlebte feierliche Übergabe gegen Quittung an den nächsten Bewacher erfolgt: „Ich hoffe, Sie werden jetzt besseren Komfort finden! Haben Sie persönliche Beschwerden . . . ?!" Der freundlich korrekte Oberst Sir John Gladstone und der blutjunge Leutnant Lomax, es sind der Kommandant und Adjutant des Kriegsgefangenenlagers des unweit gelegenen Holyport, holen den deutschen Seeoffizier gegen Empfangbescheinigung persönlich von der Bahn. Nach kurzer Autofahrt erfolgt die Ankunft in diesem damals von etwa 120 Offizieren belegten Lager, wo die herzliche Begrüßung und die kameradschaftliche Aufnahme durch die Leidensgefährten für den Augenblick alles Häßliche der letzten Monate vergessen lassen.

Aber dann kommt die Reaktion, der Umschwung der täglichen Lebensweise ist zu groß: Gestern noch in einsamer, trostloser Einzelhaft, abgeschnitten von den weltbewegenden, gewaltigen Ereignissen, und heute im Kreise gleichgesinnter Kriegskameraden. — Eine ganze Anzahl persönlicher Bekannter ist auch hier, dabei Überlebende aus der Falkland-Schlacht: Korv. Kapt. Pochhammer, der letzte Erste Offizier S.M.S. „Gneisenau", und viele jüngere Offiziere, Kapt.-Lt. Koehler, Oblt. z. S. Schiwig, Lt. d. R. Jensen und Keilhack, die letzten von der „Leipzig" — alles liebe Bekannte und alte Kameraden mit gemeinsamen Erinnerungen an das ruhmvoll untergegangene Kreuzergeschwader. Von allen bisherigen Kämpfen zur See und an den Landfronten sind hier die Zeugen vertreten. Entweder nach heftigem Kampf vom Feinde aus dem Wasser gezogen, oder als Verwundete beim Marne-Rückmarsch zurückgelassen, oder auf dem Weg zur Heimat vom neutralen Dampfer auf hoher See heruntergeholt. Auf die verschiedenste Weise sind hier in der alten Kadettenanstalt, einem ehemaligen kleinen Landschloß, fast alle deutschen Waffengattungen vertreten. Der vornehme englische Oberst erblickt lediglich seine Aufgabe darin, die ihm anvertrauten feindlichen Offiziere zu überwachen. Die innere Lagerverwaltung und die Verpflegung hat er den Gefangenen selbst überlassen. Kapitän Pochhammer handhabt als rangältester deutscher Offizier mit Umsicht und fester Hand die Führung dieser Schar tatendurstiger deutscher Männer; eine wahrhaftig nicht immer leichte Aufgabe, aber gewohnte Disziplin — auch unter diesen Verhältnissen — hält alle zusammen und läßt die kleinen unausbleiblichen Reibereien stets ohne große Mühe schlichten. Mar.-Stabsarzt Pfeiffer vom Lazarettschiff „Ophelia" kämpft unermüdlich um seine Anerkennung als Arzt und um seine Auslieferung. Die Küchenverwaltung sowie der Lebensmitteleinkauf und die eigene Landwirtschaft liegen in den bewährten Händen des Oberleutnants d. R. Henke von den Ratzeburger Jägern. Mit unverdrossener Umsicht bewerkstelligt er trotz der von Monat zu Monat schwieriger werdenden Verhältnisse eine ausreichende und zweckmäßige Verpflegung. Eine besonders große Rolle spielt im Gefangenenleben die Beschäftigung. Ein vielseitiger Unterricht auf sprachlichen und anderen Gebieten sowie alle Sportarten füllen den Tag aus; gute Vorträge und Musik kürzen die Abende.

Es besteht eine verhältnismäßig gute Postverbindung mit der Heimat, das heißt, der auf besonderem vorgeschriebenen Papier einmal wöchentlich zugelassene kurze Brief darf nur persönliche Angelegenheiten behandeln, aber immerhin können Lebenszeichen ausgetauscht werden. Bereits nach einigen Wochen hat Carl eine Nachricht von seinen Lieben, erfährt, daß trotz schwerster Kriegszeit alle wohlauf und die kämpfenden Brüder bisher erhalten sind.

Monat auf Monat vergeht. Die Hoffnung auf ein baldiges Kriegsende, auf Befreiung vom Stacheldraht, wechselt ab mit öfterer tiefer Betrübnis wegen der immer weiter wachsenden Zahl der Feinde. Die Freude über die gewaltigen Anfangsschläge bei Verdun wird abgelöst durch den Eintritt Rumäniens in den Krieg. Das gewaltige Ringen an der Somme-Front erscheint durch die englische Presse als der Auftakt zum sicheren Durchbruch! Der hin- und hergezerrte U-Boot-Krieg beginnt trotz seiner unverständlichen Halbheit den Briten am Mark zu fressen. — Dann kommt der Tag vom Skagerrak oder vielmehr der Tag nach dieser gewaltigsten Seeschlacht aller Zeiten. Vielleicht der einzige Tag im ganzen Kriege, an dem sogar die sonst so gut disziplinierte englische Presse den Kopf verlor. Von tiefster Bestürzung zeugen die ersten Nachrichten von der Seeschlacht. Die "Grand Fleet", diese weltgebietende Armada, hat schwer enttäuscht. Man erwartete ein Trafalgar, eine Vernichtung der verspotteten und verhaßten Hunnenflotte, wie man es großmäulig seit Kriegsbeginn versprochen hat. Nur einige Tage darauf folgt der durch eine deutsche Mine bewirkte Untergang des Kreuzers „Hampshire" mit dem allmächtigen Lord Kitchener an Bord. — Die schönste und stimmungsvollste Woche während der ganzen Gefangenschaft. —

Das Leben in Holyport ist durchaus erträglich, und es wird daher allseitig bedauert, wie dieses Lager Anfang 1917 plötzlich aufgelöst und die deutschen Offiziere auf verschiedene andere, teilweise neu errichtete Gefangenenlager verteilt werden. Hierbei wird Carl nach dem Lager von Sandhills Park versetzt, in der Nähe der Stadt Taunton.

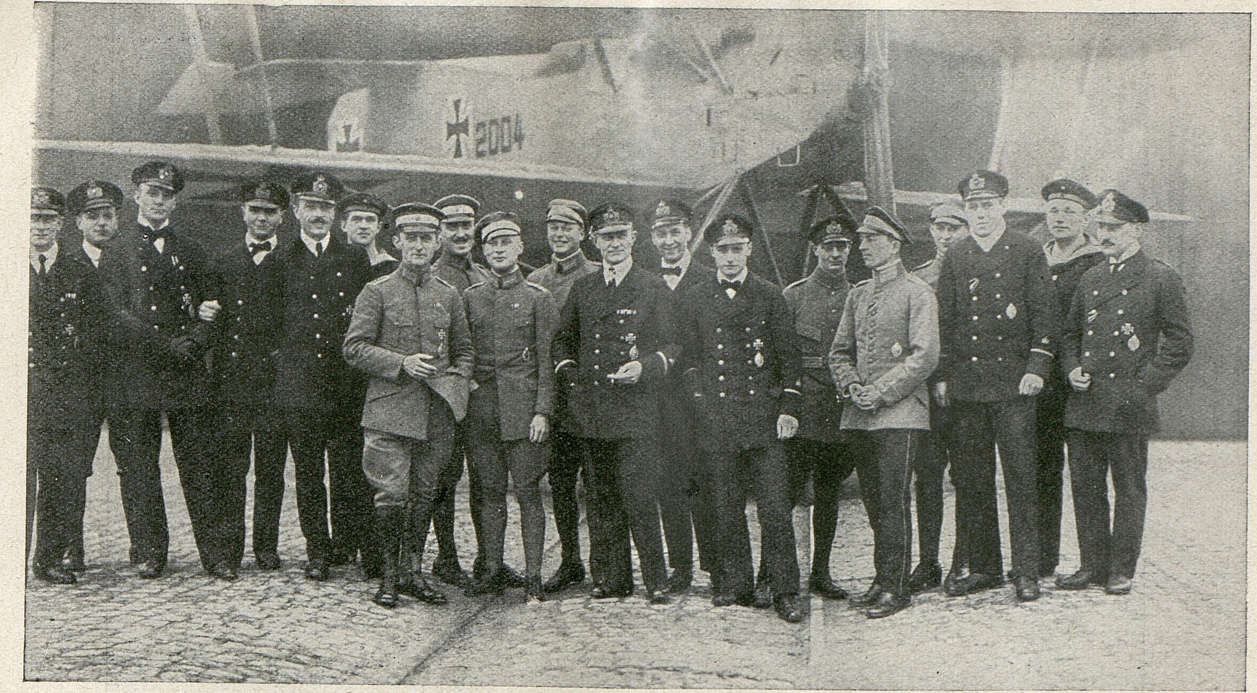
Die letzten Nachwirkungen seiner Verwundung und der Malariaerkrankung konnten durch Behandlung der deutschen Lagerärzte fast vollständig behoben werden, so daß er für die um diese Zeit eingeführte Austauschmöglichkeit nach der Schweiz schwerlich in Frage kommt. — Der hemmungslose und brennende Wunsch, endlich aus dieser tatenlosen, zermürbenden Gefangenschaft herauszukommen, läßt ihn den Versuch unternehmen, durch vorgetäuschte Krankheit die Überführung nach der neutralen Schweiz zu erzwingen. Malariafieber wird fingiert. Es gelingt, den harmlosen englischen Lagerarzt zu täuschen und in die Liste der zum Austausch Vorgeschlagenen aufgenommen zu werden. Die letzte und entscheidende Untersuchung soll im großen Durchgangslager Kegworth im Oktober 1917 stattfinden. Hier ist ein Riesenbetrieb, außer in einem großen Hauptgebäude sind in einer ganzen Anzahl langgestreckter Holzbaracken an die 500 deutsche Gefangene, zumeist junge Kameraden, untergebracht. Lagerkommandant ist der vielen deutschen Kriegsgefangenen allzu bekannte Oberst Picco, dagegen der älteste der deutschen Offiziere der berühmte „Emden"-Kommandant, Fregattenkapitän von Müller — welche Gegensätze!

Gegenüber dem früheren Leben in Holyport hatte dieses Lager schon mehr den Charakter einer Strafgefangenenkolonie. — Die aus schweizerischen und englischen Militärärzten bestehende Kommission ist eingetroffen. Mit sehr gemischten Gefühlen sieht Carl der Untersuchung entgegen. Nach den erledigten Fällen scheint die Krankheit eine geringere Rolle zu spielen; mehr die Entscheidung der Engländer. Der untersuchende Schweizer Stabsarzt gibt dann auch sofort zu erkennen, daß die Anzeichen für Malaria für eine Überführung von Carl nach der Schweiz nicht genügen. Ein baumlanger, ausgetrockneter englischer Kolonialarzt tritt sodann heran, stellt verschiedene Fragen über Tropendienst, Krankheit, Woher und Wohin und erfährt dabei, daß Carl seine Malaria von der Anwesenheit im Rufidji-Delta herleitet. Der nun sichtlich interessierte Engländer fragt nicht mehr nach der Krankheit, sondern nur noch nach irgendeinem englischen Marinearzt, der anscheinend bei den Kämpfen im Rufidji-Delta in deutsche Gefangenschaft gekommen ist. Ob Carl der Fall bekannt wäre? Selbstverständlich weiß er Bescheid! Er erhält bereitwilligst Auskunft über Klima, Behandlung und Lebensmöglichkeiten der Kriegsgefangenen in Deutsch-Ostafrika. Dann plötzlich dreht sich die Unterhaltung, und mit dem Ton der Überzeugung sagt der Kolonialarzt: „Sie sind schwer krank und müssen nach der Schweiz, hier werden Sie nie gesund! Ich hoffe, Sie werden es da komfortabler finden; haben Sie irgendwelche Beschwerden . . . ?"

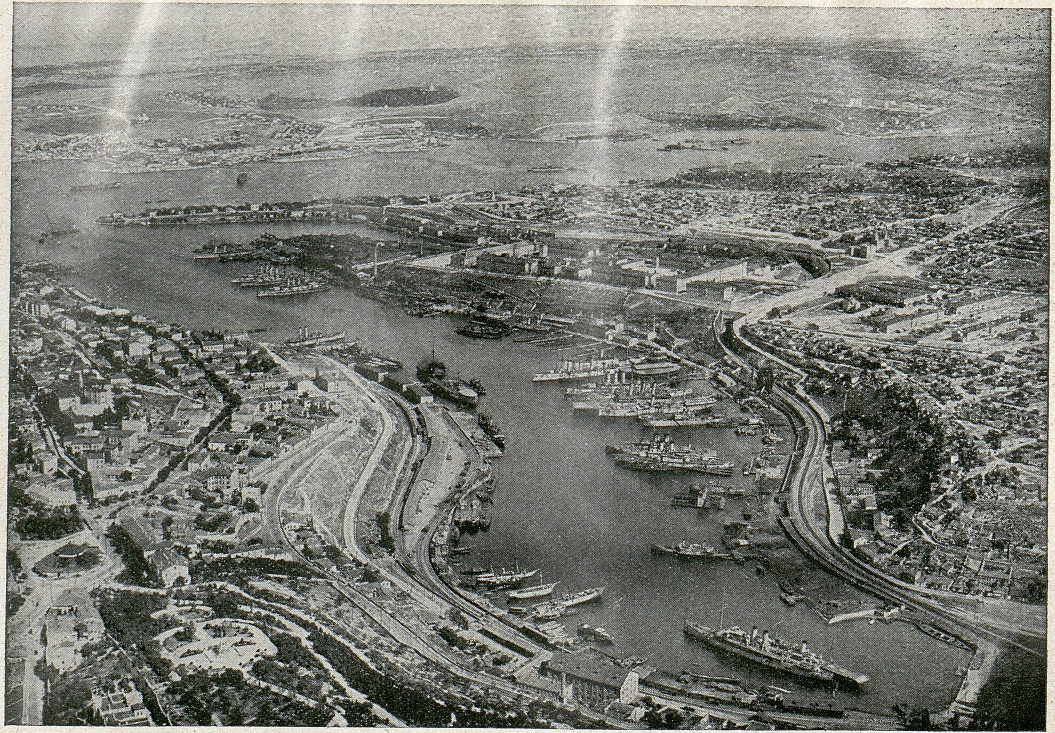
Die alte, schöne, bekannte Formel! Also doch — wider alles Erwarten „Fit for Switzerland!", wie das Schlagwort dieser Tage im Lager hieß. Doch der Abtransport läßt immer länger auf sich warten. Lazarettschiffe über den Kanal und Lazarettzüge durch Frankreich sind anscheinend für diesen Zweck nicht verfügbar. Wie es nun wirklich eines Tages losgehen soll, ist in der vorhergehenden Nacht der „Emden"-Kommandant mit etwa 25 Offizieren durch einen in langer Zeit gegrabenen Tunnel aus dem Lager ausgebrochen, und zwar unter Mitnahme des sogenannten „Hunnen-Monte-Christo", des jungen Leutnants Thelen. Dieser war bereits vorher in fast allen Offizierslagern, teilweise in abenteuerlichster Weise, entwichen und war der allgemein anerkannte „Ausbrecher-Champion". Gefängnisse und Zuchthäuser hatten ihn nicht halten können. Die englische Presse und sogar das Parlament hatte sich mit dem Problem seiner Bewachung befaßt. Erst gestern kam er nach Verbüßung einer Strafe aus dem Gefängnis, und heute ist er bereits wieder draußen. Wilde Aufregung, Belagerungszustand und Verschiebung der Abreise der Austauschgefangenen. Nachdem inzwischen sämtliche Ausbrecher, die letzten nach etwa acht Tagen, ergriffen sind, kommt Ende November der Tag des Abschieds. In Southampton erfolgt die Einschiffung nach Le Havre, aber nicht auf einem Lararettschiff, sondern einem Viehtransportdampfer. Entgegen den getroffenen Vereinbarungen fährt der vollkommen abgeblendete Dampfer, jeder U-Bootsgefahr ausgesetzt, über den Kanal. Am nächsten Morgen wird in Le Havre ein englischer Lazarettzug bestiegen. Die Fahrt durch Frankreich, vorbei an Versailles und über Dijon, wird nur unterbrochen von den üblichen, den blinden Haß kennzeichnenden Wutausbrüchen der auf dem Bahnhof angetroffenen Angehörigen der „Grande Nation". — Dann erfolgt gegen Abend des anderen Tages an der Ostgrenze die Übergabe an die Schweizer Behörde.

Zum letzten Male zwischen blinkenden feindlichen Bajonetten werden hier einige hundert deutsche Offiziere und Mannschaften von der Armee und Marine, von fast allen Fronten und Weltteilen, abgeliefert und verlassen hier die Gefangenschaft, um als vorläufigen Ersatz für die Heimat in der gastlichen Schweiz Erholung und neuen Glauben an ihr eigenes Leben zu finden! —

Im Juli 1918 hatte Fiede auf seiner Seeflugstation in Zeebrügge die überraschende Nachricht erhalten, daß sein Carlbruder unerwartet in die Heimat zurückgekehrt sei. Was der wohl seit seiner schleierhaften Gefangennahme in Südafrika in der mehrjährigen Kriegsgefangenschaft alles erlebt hat! Die letzten Nachrichten sprachen davon, daß er in der Schweiz, wo er nach Austausch von England die letzten Monate interniert war, Geistesgestörtheit fingierte. Aber er ist wieder da, hat sich in Berlin von seiner Afrikaunternehmung zurückgemeldet und verlebt einen kurzen Urlaub im Elternhaus. Es macht sich ausgezeichnet, daß Fiede in den nächsten Tagen in Warnemünde eine Staffel neuer Brandenburg-Eindecker abholen muß und über Holtenau, List nach Flandern zurückfliegt. Beim Anfliegen von List kann auf diese Weise die Heimatinsel kurz besucht werden. Bei herrlichstem Wetter dröhnen eines Nachmittags die Motoren über das fried-



Fiede, genannt „Krischan“, im Kreise seiner Kameraden in Zeebrügge



Carl Christiansen
nach seiner Rückkehr aus England bei der erbeuteten russischen Flotte in Sebastopol-Krim

liche Wyk. Der ganze Ort in heller Aufregung! In majestätischem Gleitflug erfolgt die Landung der in der Sonne funkelnden neuen Kriegsvögel kurz vor dem Strande. Ein imposantes Bild! Inmitten der dichtgedrängten und begeisterten Menge begrüßen sich nach langer, langer Trennung die beiden Brüder. Während die Staffel auf der Lister Flugstation zum Weiterflug gerüstet wird, können im trauten Elternhaus Fiede und Carl ihre gegenseitigen Kriegserlebnisse austauschen. Unvergeßliche Stunden! Wie nun auch noch unverhofft Bruder Haye dazukommt — er ist seit kurzem zur U-Boots-Division kommandiert —, ist das Glück der Eltern riesengroß. Im vierten Kriegsjahr, trotz aller Fährnisse, alle drei erhalten! Von Peter, dem Ältesten, seit Kriegsbeginn in Montevideo interniert, fehlt seit langem jegliche Nachricht. — Wie ein schöner kurzer Traum verfliegt dieser gemeinsame Heimatsurlaub den Brüdern zu schnell, alle ruft die Pflicht und der Wille wieder hinaus an die Fronten. Während Fiede mit neuen Maschinen an Flanderns Küste dem Feind entgegentritt, Haye zur ersten U-Boot-Fernunternehmung die Heimat verläßt, wird Carl erneut zum Admiralstab kommandiert.

Die mit allen Mitteln erzwungene Rückkehr aus der trostlosen Gefangenschaft, aus der tatenlosen Internierung, hatte ihn unsagbar glücklich gemacht. Die Zeit seiner Abwesenheit hatte die Heimat verändert. Der begeisterte Siegwillen war dem müden Stumpfsinn der hungernden Massen gewichen. Die Eindrücke waren niederziehend, und die Verhältnisse in Berlin spotteten jeder Beschreibung. — Der Glaube an den Endsieg, die Zuversicht zur gesammelten deutschen Kraft hatte seinen Kurswert verloren. Der junge Kapitänleutnant findet sich schwer zurecht, er versteht die Heimat nicht mehr. Mit beiden Händen greift er daher zu, wie ihm ein neues Kommando fern der Heimat angetragen wird. Anfang Juli geht es wieder hinaus!

Durch das unendliche Rußland, nach der schönen Krim, nach dem von den Bolschewiken gesäuberten Sebastopol. Hier hat die deutsche Marine das reiche Erbe der russischen Schwarzmeer-Flotte angetreten und sich in den Besitz dieser historischen, gewaltigen Marineanlagen gesetzt. Als Admiralstaboffizier beim Stabe des Oberbefehlshabers der Schwarzmeer-Kommandos eröffnet sich ihm ein neuer arbeitsreicher und interessanter Pflichtenkreis. Unter der zielbewußten und geschickten Leitung des Vizeadmirals Hopmann und seines unermüdlichen Stabschefs, Fregattenkapitän Wieting, wird hier aus der durch die Revolution zerschlagenen russischen Flotte und aus den reichhaltigen Marinebeständen alles Brauchbare für die deutsche Kriegsführung nutzbar gemacht. Die zum Stabe kommandierten Vertreter der hungrigen Bundesgenossen zanken sich um die Verteilung der Beute. Während die große Marinewerft in vollem Betrieb gehalten wird, wurden im Hafen versenkte Schiffe gehoben. Immer größer wird die Zahl der ehemals russischen Schiffe, über denen nun die deutsche Kriegsflagge weht. Das Großkampfschiff „Wolga" wird im Oktober unter dem bisherigen tatkräftigen Hafenkommandanten, Kapitän zur See Isendahl, in Dienst gestellt und erledigt in überraschend kurzer Zeit Probefahrten und Schießübungen. Die großen deutschen Dampfer „General" und „Carcovardo" befördern inzwischen Truppen über Truppen nach dem Kaukasus, wo eine bevorstehende große Unternehmung die Ölquellen bei Baku sichern soll. Weit, immer weiter reicht der deutsche Arm. Trotz dieser gewaltigen Vorkehrungen der zwangsläufigen Kriegführung auf lange Sicht ist der Gipfelpunkt deutscher Macht aber bereits überschritten. Ahnungslos sind die meisten hier draußen, und erst die dunklen Nachrichten von der mazedonischen Front, von der klaffenden Bresche im eisernen Ring, geben der Bestürzung Raum. Es folgen dunkle, in der Erinnerung unauslöschliche Tage und Nächte. Die unfaßbare Nachricht von dem Ausbruch der Revolution, von den schändlichen Waffenstillstandsbedingungen und von der Abdankung des Kaisers lassen Gegenwart und Zukunft als Trümmerhaufen erscheinen.

Stabssitzung bei Admiral Hopmann. Besprechung der Lage! Widersprechende Nachrichten aus der Heimat und wilde Funkmeldungen von allen Seiten.

„Es handelt sich darum, meine Herren, die Mannschaften, die große Zahl der unruhigen Leute fest in der Hand zu halten, und die schlechten Elemente baldmöglichst abzutransportieren", kennzeichnet der Admiral mit eisernem Gesicht seine Auffassung. „Kapitänleutnant Christiansen fährt heute abend auf die Schiffe zur persönlichen Bekanntgabe der Abdankung S. M. des Kaisers!"

Mit zusammengebissenen Zähnen nimmt er den Befehl entgegen. Der schwerste Weg seiner ganzen Marinelaufbahn!

Abgeschnitten von der Heimat, in Erwartung der alliierten Seestreitkräfte, dazu das dunkle Gespenst des unglücklichen Kriegsausganges und der schamlosen Bedingungen eines siegtaumelnden Feindes! — Der einzige Lichtblick ist das allgemein ruhige Verhalten der Marinetruppen. Eine verständige Aufklärung über den schwierigen Heimtransport auf der Grundlage vollsten Vertrauens zur Führung und die allseitig große Beliebtheit des Admirals Hopmann lassen keine Revolutionsstimmung hochkommen. Jeder hat nur den einen Wunsch: nach Hause, nach Hause!, zumal manchem vielleicht der Rückmarsch Napoleons aus dem winterlichen Rußland als dunkles Gespenst vorschwebt. Die Organisation des beschleunigten Abtransports wird Carl übertragen. Bereits nach einigen Tagen rollen die Züge heimwärts.

Dann kommt der Feind. Der kleine englische Kreuzer „Canterbury" trifft zur Besprechung einen Tag vor dem Einlaufen des aus Engländern, Franzosen, Italienern und Griechen bestehenden Geschwaders ein. Den Verhandlungen auf dem englischen Flaggschiff „Temeraire", bei welchen die Engländer sich in jeder Beziehung korrekt benehmen, im Gegensatz zu den haßsprühenden Franzosen, folgt eine planmäßige Übergabe der ehemals russischen Hafen-, Werft- und Festungsanlagen an die Feinde. Es ist fast wie eine große Auktion, der eine gönnt dem anderen nichts.

Bei einer dieser Übergabeverhandlungen will es der Zufall, daß Carl einem britischen Stabsoffizier begegnet, der ihn aus der Zeit der Kriegsgefangenschaft wiedererkennt. Vor fast drei Jahren hatte man sich in Kapstadt gesehen. Glücklicherweise wurde es dem Engländer nicht sofort klar, aber bald darauf erinnerte er sich wohl des ehemaligen Kriegsgefangenen. Jedenfalls versuchten die Engländer, des deutschen Offiziers wieder habhaft zu werden und ihn unter einem Vorwand an Bord zu holen. Aber Carl hatte Lunte gerochen. Nachdem die Engländer sehr dringlich geworden, erteilt Exz. Hopmann ihm den Befehl, unverzüglich zu verschwinden. Nur begleitet von seinem Burschen und einem Unteroffizier geht es im Auto durch die Krim, wo er in Simferopol die Aussicht hat, sich dem gleichfalls heimkehrenden 52. A. K. anzuschließen. Ein letzter Blick über die langgestreckten Buchten des gewaltigen Kriegshafens, zur Malakoff-Schanze, zum Nachimoff-Denkmal, — dann geht es in rasender Fahrt durch die Bakschischerei, die malerische, tatarische Enklave. —— „Sebastopol, du kurzer deutscher Marinetraum mit deinem unbegrenzt scheinenden Ausblick, du warst der Höhepunkt deutscher Seegeltung!"

Im Simferopol wird der Anschluß erreicht. Nach freundlicher Aufnahme durch General Kosch und die Herren seines Stabes rollen die Transportzüge aus der Krim durch das unendliche Rußland. — Schlimm sind die letzten Nachrichten: Ganz Polen in hellem Aufruhr, Straßenkämpfe in Berlin, die rote Flagge auf unseren stolzen Schiffen! Ob überhaupt der Weg im Norden noch frei ist, weiß keiner. Die trotz allem ruhige und zielbewußte Dienstauffassung in diesem Kreise kriegserprobter Männer sowie die besonnene Haltung der mitgeführten Maschinengewehrkompanien sind wirklich herzerfrischend. In vieltägiger Fahrt wird die Gegend um Minsk erreicht, wo die Division zunächst liegen bleibt. Dem nun in das Innere des eisigen Rußland verschlagenen Kapitänleutnant gelings es, in einem sogenannten wilden Eisenbahnzeug Brest-Litowsk zu erreichen. Die Umgehung des polnischen Hexenkessels gelingt auch. Nur unterbrochen von einem nächtlichen Eisenbahnzusammenstoß, bei welchem in dem von Carl und seinen Begleitern benutzten Wagen mehrere Tote sind, wird Berlin erreicht.

Mit welchen Gefühlen! Das Reichsmarineamt, in dem er sich beim Staatssekretär zu melden hat, gleicht einer Festung. Am Eingang starren ihm Maschinegewehre entgegen. In Uniform, nach alter Gewohnheit, erledigt er seine Obliegenheiten. Er kann sein Erstaunen kaum unterdrücken, hier alle in Zivil zu finden. — Durch Kameraden und Bekannte erhält er Aufklärung über die stattgefundenen schmählichen Vorgänge, über die augenblickliche Lage, daß ganz Berlin einem Pulverfaß gleiche und jeden Moment explodieren könne. Nach einem ausführlichen Vortrag beim derzeitigen Staatssekretär über die inzwischen allerdings schon überholten Verhältnisse in Sebastopol kann er seine militärische Mission als erledigt betrachten. Angewidert von den in der Reichshauptstadt herrschenden Zuständen, entzieht er sich beschleunigt diesen unauslöschlichen Eindrücken der Zersetzung, der trostlosen Auflösung der früheren vorbildlichen deutschen Ordnung.

Der Krieg ist aus, aber das tragische und unverständliche Geschehen des unglücklichen Kriegsausganges ist ihm ebensowenig begreiflich wie die Tatsache, daß nun diejenigen Elemente das betörte Volk glücklich machen wollen, die den Vernichtungswillen der Feinde aus eigener Anschauung nie kennenlernten. —

Wie wird es zu Hause sein? Wird die rote Flut auch die abgelegene stille Heimat erreicht haben? Keinerlei Nachrichten liegen vor. Dann spät abends die unerwartete Heimkehr. Das glückliche Wiedersehen mit Frau und Kind, die große Freude über den vor kurzem geborenen Stammhalter lassen ihn für den Augenblick die graue Wirklichkeit vergessen. —

„Wo ist Fiede, wo ist Haye?" sind die ersten Fragen. — Und Fragen und Erzählen nehmen kein Ende. Haye hatte das Ende auf seinem bis zuletzt der alten Flagge treugebliebenen U-Boot erlebt. Von der schmachvollen Ablieferungsfahrt nach England war er als kranker Mann heimgekehrt. Als ein Opfer treuer Pflichterfüllung erlöste ihn ein früher Tod von seinem Kriegsleiden.

Fiede war Ende Oktober, während einer Dienstreise, von einer schweren Grippe befallen. Er sollte nicht mehr auf seine ihm ans Herz gewachsene Flugstation auf der Zeebrügge-Mole zurückkehren. Während die Flandernküste geräumt wird, während die letzten Sprengungen seine Kriegsheimat zerschlagen, liegt er in schweren Fieberphantasien! Ein gütiges Geschick bewahrt ihn vor persönlichem Erleben des traurigen Schlußaktes des gewaltigen Völkerringens!

WIEDERAUFBAU

Die jetzt folgende Zeit findet die aus dem Kriege heimgekehrten Gebrüder Christiansen nicht lange ohne Tätigkeit. Von der wohltätigen Grippe, die Fiede über die schlimmste Zeit des Niederbruches hinweggeholfen hatte, kaum erholt, folgte er dem Rufe der Marinebrigade Löwenfeld, um bei dieser Truppe ein zuverlässiges Fliegerkorps zu organisieren und zu führen. In der gleichen Zeit ist sein Bruder Carl ins Reichsmarineamt kommandiert. Bei der Beerdigung des Bruders Haye, des plötzlich an seinem aus dem Kriege heimgebrachten Leiden verstorbenen jüngsten Kriegsteilnehmers der Familie Christiansen, treffen die beiden Brüder zum ersten Male nach dem Abschluß der gewaltigen Ereignisse zusammen — ein trauriges Wiedersehen! Sie stärken sich gegenseitig in der Auffassung, daß trotz allem, trotz der einer schwarzen Nacht gleichenden Zukunft jeder deutsche Mann nun erst recht sein ganzes Selbst, sein ganzes Können und seine ganze Überzeugung einsetzen müsse, daß Deutschland im Strudel der gegenseitigen Zerfleischung nicht untergehen darf.

Ende 1919 scheidet Fiede endgültig aus dem Kriegsdienst aus und übernimmt eine seinen Kenntnissen und seiner Erfahrung entsprechende Tätigkeit bei der Flugzeugwerft in Travemünde. Die Hoffnung, hier produktive Arbeit leisten zu können, wird allerdings schon bald durch den Schandvertrag von Versailles enttäuscht, der bekanntlich den Flugzeugbau nicht nur verhinderte, sondern die Vernichtung aller aus dem Kriege stammenden Flugzeuge erzwang. Immerhin gelingt es trotz aller Hemmungen, verschiedene Maschinen, darunter ein großes, nach Fiedes besonderen Angaben konstruiertes Flugzeug herauszubringen. Diese Maschine sollte noch einmal den flandrischen Seeflieger zu einer damals viel beachteten Glanzleistung durch die Lüfte tragen. In Begleitung seines in manchen Kämpfen bewährten Kriegsbeobachters Wladika fliegt Fiede diese Maschine nach Norwegen, um in einem ganz neuartigen Tätigkeitsgebiet Verwendung zu finden. Auf seine Anregung hin wird versucht, die im Gebiet der norwegischen Küste auftretenden Herings- und Sardinenschwärme mit dem Flugzeug aufzuspüren und ihre unregelmäßige Wanderung zu verfolgen, also gewissermaßen die Fischer an die Fischschwärme heranzuführen. Sehr gute Erfolge werden erzielt, so daß etwas später auch in der Nordsee von seiten der deutschen Fischereidirektion ähnliche Versuche angestellt werden, leider aber auf Grund von fehlenden Mitteln nicht ausgenutzt werden konnten.

Während der fast einjährigen Tätigkeit in Norwegen hat Fiede auf einer ganz kleinen Insel bei Bergen sich eine improvisierte Flugstation eingerichtet. Einsam, fast einsamer noch wie auf einem Schiff auf hoher See, ein gutes Sanatorium für den an den traurigen Zuständen in der Heimat fast Verzweifelnden. Aber er ist in seinen Elementen, in der Luft, auf dem Wasser.

Der Abschluß dieser Zeit ist der große Nordlandflug: in zehn Stunden von Bergen nach der Gegend des Nordkaps, eine Strecke von über 800 Kilometern, für die im normalen Dampferküstenverkehr sonst acht Tage benötigt werden.

Dieser glänzende Erfolg ruft nach die auf diese deutsche Leistung eifersüchtigen Engländer auf den Plan, die mit allen Mitteln die Entfernung des aus der Kriegszeit ihnen nicht unbekannten deutschen Seefliegers betreiben.

Währenddessen ist sein Bruder Carl in die Handelsschiffahrt zurückgekehrt und kann seine Kenntnisse im Rahmen des großen Aufbauprogramms der deutschen Handelsflotte mit gutem Erfolg verwerten. Zunächst eine traurige, bitterböse Zeit für die deutsche Schiffahrt und in gleichem Maße für die deutschen Seefahrer. Wer könnte jemals die Jahre — das Interregnum der deutschen Schiffahrt — vergessen! Unsere vielen schönen und großen Dampfer, dabei die anerkannt allerbesten der Welt, ausgeliefert, außerdem die noch im Bau befindlichen und eine Anzahl noch zu erbauender neuer Schiffe. Mit den wenigen, übriggebliebenen kleinen Dampfern wird aber sofort eine neue Basis für den

Wiederaufbau geschaffen. Vereinzelte kleine deutsche Dampfer tragen die schwarzweißrote Flagge übers Meer und eröffnen wieder den Überseedienst. Die in Flensburg ansässige „Ozean-Linie" errichtete 1919 eine Postdampferlinie von Hamburg nach Kuba und Mexiko und kann in den folgenden Jahren in verhältnismäßig kurzer Zeit durch den Bau von immer größeren Schiffen den steigenden Anforderungen Rechnung tragen. In der Ausgestaltung dieser Linie zu einem modernen Post- und Passagierdienst findet Carl die Erfüllung seiner Wünsche. Moderne Schiffsneubauten, darunter die ersten deutschen transatlantischen Motorpassagierschiffe, entstehen nach seinen Plänen und werden von ihm in Dienst gestellt.

Kurz vor der Fertigstellung des Postdampfers „Nordfriesland" kehrt Fiede zum alten Beruf, zur deutschen Seefahrt zurück und übernimmt das Kommando dieses Patenschiffes seiner friesischen Heimat. Es beginnt für die beiden Brüder eine Reihe von gemeinsamen und erfolgreichen Jahren in der Entwicklung der neuen deutschen Handelsmarine. Die Seefahrt hat beide wieder in ihren zwingenden Bann geschlagen. Dann kommt der letzte Neubau, das prächtige Motorschiff „Rio Bravo", und Fiede übernimmt mit einem teilweise aus Kriegskameraden bestehenden Stabe die Führung dieses durch die späteren Jahre hindurch so glücklichen und beliebten Fahrgastschiffes.

Von 1924 bis 1930 jährlich fünf Reisen von Hamburg über England nach Kuba, Mexiko und Texas. Das Liniengebiet, das ans Herz gewachsene herrliche Schiff, stets bevölkert von immer wiederkehrenden Passagieren oder besser gesagt von einer ständig wachsenden Zahl guter Bekannter und lieber Freunde, ist zur zweiten Heimat geworden, wie im Kriege die Seeflugstation in Flandern.

Das Interesse, der brennende Wunsch, das deutsche Flugwesen noch einmal zur imposanten Größe entstehen zu sehen, schlummert in seinem Innern, und es ist nur selbstverständlich, daß alle Fäden zur Fliegerei weitergesponnen werden. Besonders die Seefliegerei, das erfolgreiche Einsetzen deutscher Maschinen auf verschiedenen Langstrecken Zentral- und Südamerikas, bestätigen seine Auffassung von der Überlegenheit deutscher Maschinen.

Die nun einsetzende Periode der großen Überseeflüge, der von den verschiedenen Seiten organisierten und zum Teil erfolgreichen Ozeanflüge findet naturgemäß sein allergrößte Interesse. Mit größter Skepsis steht er der Verwendung der für diese Flüge vorzugsweise benutzten Landmaschinen gegenüber. Es ist ihm als erfahrenen Seeflieger und Seemann unverständlich, daß man die Langstrecken über See mit Landflugzeugen bezwingen will.

Wie nun auch deutscherseits die Vorbereitungen für die Ozean-Ost-Westflüge einsetzen, hält er mit einer warnenden Kritik nicht zurück. Er vertritt den Standpunkt, daß über See, über die weiten Flächen der Ozeane einzig und allein das Seeflugzeug, das Flugboot, das Flugschiff als länderverbindendes Verkehrsmittel in Frage kommt. Alle Versuche, den Atlantik mit Landflugzeugen zu bezwingen, gehören nach seiner Überzeugung zum Gebiet der Befriedigung eines hochgezüchteten sportlichen Ehrgeizes oder sind teilweise sogar die Ausgeburt einer sich ständig steigernden Rekordsucht.

Während Fiede nun die nächsten Jahre in der bezeichneten Weise im transatlantischen Postdampferverkehr den Nordatlantischen Ozean und die westindischen Gewässer in allen Jahreszeiten bei allen Wetterlagen durchpflügt, vollzieht sich die zielbewußte Entwicklung der deutschen Flugzeugkonstruktion in aufwärtssteigender Kurve. Es ist nicht verwunderlich, daß von den verschiedenen Seeflugzeugtypen der Dornier-Wal, dieses typische deutsche Flugboot, Fiedes ganz besonderes Interesse findet. Die verschiedenen persönlichen Aussprachen mit dem Konstrukteur, verschiedene Informationsbesuche auf den Flugzeugwerften am Bodensee, den Dornier-Metallbauten A.-G. in Friedrichshafen und in Altenrhein, geben dem Fliegerkapitän die gewünschte Gelegenheit, sich ständig ein genaues Bild von dem Stand der Entwicklung zu machen. Die erfolgreiche Verwendung der Dornier-Walboote auf ausländischen Seeflugstrecken, in tropischen Gewässern und im Nördlichen Eismeer, überzeugen ihn sehr bald, daß dieses seefähige Flugboot die Basis sein dürfte für die folgerichtige Entwicklung eines immer größer werdenden Flugschiffes für die Langstrecken über die Meere.

Der berühmte Polarforscher Amundsen wählte nach reiflicher Überlegung den Dornier-Wal zur Durchführung seines Nordpolfluges. Auch er war erfahrener Seemann und hatte die Überlegenheit dieses deutschen Flugbootes gegenüber anderen Typen sehr bald erkannt.

Dr. Dornier, der rastlose Konstrukteur, vergrößert und verbessert auf Grund der vorliegenden Erfahrungen sein Flugboot, bereits vor einigen Jahren entsteht der sogenannte Super-Wal. Diesen, in seinen Ausmaßen und seiner Leistungsfähigkeit den ursprünglichen Wal mehrfach überholend, kann man schon kaum mehr als Flugboot bezeichnen, es ist der Übergang zum Flugschiff. Bei einem der gelegentlichen Besuche in Friedrichshafen erhält Fiede Kenntnis von neuen, der Zeit und den Erfordernissen weit vorgreifenden Plänen des Konstrukteurs. Dr. Dornier beabsichtigt, ein richtiges fliegendes Schiff zu bauen, mit der Maschinenkraft eines Ozeandampfers und einer Tragfähigkeit von etwa 50000 kg — eine Beföderungsmöglichkeit von etwa 150 Personen. In aller Stille, fast unbemerkt von aller Welt reift unten am Bodensee die Verwirklichung dieses gigantischen Projektes.

Es ist der 2. Januar 1926. Im hellerleuchteten Speisesaal des „Rio Bravo" versammeln sich die Fahrgäste, um einen Wohltätigkeitsvortrag des Kapitäns zugunsten der Deutschen Gesellschaft für Rettung aus Seenot anzuhören. Fiede, der Schiffsführer, will sprechen über das Thema „Seefahrt — Luftfahrt — Himmelfahrt". Er hat gerade seinen Zuhörern erklärt, daß die Einnahme dieser wichtigen Organisation der Rettung von Schiffbrüchigen aller Nationen zugute kommt, als ihm von der Kommandobrücke gemeldet wird, daß man soeben einen in Seenot befindlichen Dreimastschoner gesichtet habe. Der Vortrag wird unterbrochen. „Rio Bravo" fährt mit Volldampf zum untergehenden Schiff und dreht kurz darauf bei in größter Nähe des kanadischen Schoners „Maid of England", welcher sich in sinkendem Zustand befindet. Am Weihnachtsabend hatte ein Orkan den Hauptmast gebrochen, Segel und Takelage waren hinweggefegt. Neun Tage hatte man bereits gepumpt, ohne das Sinken aufhalten zu können. Man hatte sich jetzt gerade angeschickt, in zwei kleinen Schiffsbooten das Wrack zu verlassen, mit der sicheren Aussicht, entweder zu ertrinken oder zu verhungern, denn das nächste Land, die Bermudainseln, ist etwa 250 Meilen entfernt. In diesem Augenblick wird der deutsche Postdampfer gesichtet, und er antwortet auf die Notsignale. „Rio Bravo" setzt sofort ein Rettungsboot aus, in kurzer Zeit ist die Besatzung, außer dem Kapitän acht Mann, und die Schiffskatze herübergeholt. Das Wrack wird wegen der Gefahr für die Schiffahrt in Brand gesteckt. Solange noch das Feuer zu sehen ist, steht der fremde Kapitän mit nassen Augen an der Reling, im trauernden Nachblicken seines verlorenen Schiffes.

Dann aber spielt die Schiffskapelle „Freut euch des Lebens", man feiert das Ereignis, die Rettung einer Schiffsbesatzung aus Seenot, gewissermaßen die Beigabe für den Vortrag des Kapitäns zur Unterhaltung und Belehrung der Passagiere.

Die Führung eines Fahrgastschiffes ist nicht immer ganz einfach, dagegen in jeder Beziehung hochinteressant, besonders auf den längeren Seereisen. Die erstaunlichsten Menschentypen trifft man auf Passagierdampfern, so ist es auch hier. Da ist ein geisteskranker Amerikaner, der dauernd Dollarschecks schreibt — von einer Million aufwärts — und nebenbei so viel Telegramme entwirft, daß zuletzt kaum noch Papier an Bord aufzutreiben ist. Seine Familiengeschichte gipfelt darin, daß er ein direkter Abkömmling Karls des Großen und nächster Verwandter Hindenburgs ist.

Dann hatte man vor einiger Zeit den Mörder des Vizekönigs von Ägypten von Veracruz nach England zu transportieren. Ausgerechnet mit einem deutschen Postdampfer! Dieser tollkühne Anarchist, der mit seiner Frau und seinem Freunde den Vizekönig ermordete, dann dem beteiligten Freunde den Kopf abhieb, um den Zeugen seiner Tat zu beseitigen, wurde fast ein ganzes Jahr um den Erdball gehetzt, bis er in Veracruz gefangen wurde. Auf dem Transportwege wird noch zweimal versucht, diesen Mann zu ermorden, weil Verrat wichtiger Geheimnisse gefürchtet wird.

Und dann ist da die mexikanische Nationalheilige, die den Mörder ihres Vaters niederschießt. Ein fünfzehnjähriges, zartes Mädchen. Drei Tage lang sucht sie vergebens, den Revolver in den Falten ihres Kleides verborgen, das Opfer. Am vierten Tage kommt der Mörder ahnungslos daher. Sie hebt die Waffe und schießt ihn in die Stirn — damals vierzehnjärig! Die Sympathien des ganzen Volkes gehören ihr. Ihr Anbordgehen in Veracruz gleicht einer Wallfahrt.

Im Herbst des nächsten Jahres, kurz nach dem Antritt der

Heimreise von Mexiko, wird das SOS-Zeichen des großen amerikanischen Postdampfers „Mexiko" aufgenommen mit der Nachricht, daß er an der Küste von Yukatan auf einem Riff gestrandet ist. Es wird sofort geantwortet und Kurs auf die Unfallstelle gesetzt. Nach zweistündiger, schnellster Fahrt kann trotz dunkler Nacht und ungünstiger und gefährlicher Lage des gestrandeten Schiffes, unterstützt von Leucht- und Raketensignalen, die „Rio Bravo" als erstes der herbeieilenden Schiffe zur Stelle sein. Innerhalb des gefährlichen Riffes wird in möglichster Nähe des Amerikaners geankert. 109 Schiffbrüchige wurden in kurzer Zeit an Bord genommen, wodurch die bereits herrschende Fülle noch verstärkt wird. Da die Kabinen von den eigenen Passagieren besetzt sind, müssen die Schiffbrüchigen in den allgemeinen Räumen und Salons in Massenschlafquartieren untergebracht werden. Nach drei Tagen wird Havanna erreicht. Dieser Bergungsfahrt des „Rio Bravo" dem unbedenklichen Einsetzen des wertvollen deutschen Post- und Passagierschiffes und der Verantwortungsfreudigkeit des Kapitäns wird eine allseitige Anerkennung nicht versagt. Fiede erhält die Große Goldene Medaille der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger", die höchste Auszeichnung für einen deutschen Seemann.

Das große Interesse des verstorbenen Großadmirals Prinz Heinrich von Preußen für alles Technische, insbesondere für die Schiffsbautechnik und für Motorenfragen, ist bekannt. Seine frühzeitig erworbenen, umfassenden Kenntnisse auf diesen Gebieten ließen ihn den Aufbau der neuen deutschen Handelsflotte, die Entwicklung im Bau der modernen Motorschiffe mit reger Anteilnahme verfolgen. Mit einem dieser neuesten deutschen Motorschiffe eine Seereise zu machen, ist ein langgehegter Wunsch des Prinz-Admirals. M. S. „Rio Bravo" scheint ihm für diesen Zweck das richtige Schiff, zumal die beiden Brüder Christiansen bei der Ozeanlinie ihm aus Kriegs- und Friedenszeiten persönlich bekannt sind. Es wurde eine denkwürdige Fahrt, diese letzte Reise des königlichen Seemans über den Ozean, für Fiede als Kapitän und für alle Beteiligten.

Gernot Goetting († 1930), der unvergeßliche Erste Offizier des Kreuzers „Augsburg", und der treffliche Marine-Oberstabsarzt Dr. Eyrich von der „Königsberg" in Ostafrika als Schiffsarzt bemühen sich im Verein mit der Schiffsleitung, diese damals viel beachtete Reise zu einer in jeder Beziehung angenehmen und erfolgreichen zu gestalten. Der begeisterte Empfang des Prinzen in Mexiko wurde zu einer eindrucksvollen und gewaltigen Demonstration der Auslandsdeutschen. Das liebenswürdige und taktvolle Auftreten des hohen Besuchers fand überall, im besonderen Maße bei den Veranstaltungen der deutschen Kolonie und bei den mexikanischen Regierungsstellen, einen ungewöhnlichen Widerhall. Der Prinz selbst blickte mit großer Befriedigung auf diese Reise mit einem der schönsten deutschen Schiffe zurück. Nach seiner eigenen Äußerung war ihm der Gedanke, zur Belebung der deutschen Idee im Ausland beigetragen zu haben, eine freudige Genugtuung.

Nicht lange sollte er diese letzte Auslandsreise überleben. Nur etwa ein Jahr später raffte nach kurzer Krankheit ein unerwarteter Tod den um Deutschlands Seegeltung so hochverdienten Prinz-Admiral († 1929) dahin).

KOMMANDANT DES „DO X"

Anfang 1930 vertauscht Fiede zum zweiten Male in seinem Leben die Seefahrt mit der Fliegerei, sein Nachfolger im Kommando des „Rio Bravo" wird sein Bruder Carl.

Die Dornier-Werke haben inzwischen auf ihrer Werft in Altenrhein das Flugschiff „Do X" fertiggestellt, die ersten Probeflüge über den Bodensee sind erfolgreich erledigt. Die erstaunliche und kaum glaubliche Nachricht durcheilt die Welt, daß dies gewaltige deutsche fliegende Schiff mit 160 Pesonen in der Luft gewesen ist. In der Entwicklung des Dornier-Walbootes über den Super-Wal hat der Konstrukteur gleichsam 20, 30, vielleicht noch mehr Jahre übersprungen. Dieser Sprung ist gelungen.

Die nächste Aufgabe ist nun, dieses Wunderwerk deutscher Technik hinauszuführen in die Gebiete seiner späteren Verwendungsmöglichkeit. Der „Do X" ist nicht nur Flugzeug, er ist mindestens ebensoviel Schiff — Seeschiff, und muß in seinem zweiten Element wie ein richtiges Seeschiff behandelt und geführt werden. Für diese Aufgabe wird der geeignete Führer gesucht, der nicht nur ein in allen Lagen erprobter Seeflieger sein muß, sondern auch ein anerkannt erfahrener Seemann. Die Wahl fällt auf Fiede, den flandrischen Seeflieger und friesischen Schiffskapitän. Das große, ihm entgegengebrachte Vertrauen erfüllt ihn mit freudiger Genugtuung. Seine Aufgabe konzentriert sich nun zunächst darauf, dieses erste Großflugschiff im Betriebe rein schiffsmäßig zu organisieren, mit einem Dienstbetrieb, welcher nach Grundsätzen und Erfahrungen eines modernen Seeschiffes aufgebaut ist. Mit Feuereifer widmet er sich den Vorbereitungen für die endgültige Indienststellung. Im Hochsommer ist alles soweit vorbereitet, daß die mehr oder weniger ausgedrehnten Probeflüge über dem Bodensee beginnen, und in den nächsten Monaten hört man das Donnern der Motoren des „Do X" durch die ganze Gegend.

Gleichzeitig entwickelt sich der weitere Plan für den bevorstehenden großen Flug, welcher den Riesen in die Welt hinausführen soll. Jegliche Rekordhascherei ist ausgeschaltet, es gilt, die Brauchbarkeit und Sicherheit dieses gigantischen deutschen Flugschiffes der Welt vor Augen zu führen. Die Sicherheit steht im Vordergrund, sie soll hundertprozentig sein. Mit echter deutscher Gründlichkeit werden daher die Vorbereitungen für den endgültigen Abflug bis ins allerkleinste durchgeführt. Immer mehr verzögert sich der Aufbruch vom Bodensee, eine starke Geduldsprobe für alle Beteiligten und nicht am wenigsten für Fiede, den nunmehrigen Kommandanten des „Do X".

Inzwischen wird Fiede durch seinen Carl-Bruder über die weiteren Fahrten, über das Erleben auf der „Rio Bravo" unterrichtet. Carls erste Reise hatte unter keinem günstigen Stern gestanden. Nach der Abfahrt von Hamburg am Weihnachtsabend war in der Nordsee und weiterhin fast außergewöhnlich schlechtes Wetter angetroffen. Nach einem schweren Sturm vor der Biskaya sollte am Neujahrsmorgen die erste Azoreninsel in Sicht kommen, als ein umfangreicher Brand im Laderaum festgestellt wird. Feuer im Schiff! Noch dazu auf einem vollbesetzten Passagierdampfer! Mit großer Mühe und vollem Einsatz der Besatzung war es gelungen, das Feuer zu lokalisieren. Trotzdem die hellen Flammen sich nach den unteren Passagierräumen durchfraßen und große Wassermengen durch die Wohndecks gepumpt wurden, bewahrten die Fahrgäste Ruhe und Besonnenheit.

Während außenbords die Farbe von den Schiffswänden brannte, jagte „Rio Bravo" mit forcierter Fahrt an den Inseln vorbei und suchte den schützenden Hafen von Morta auf. Nach einer sofortigen Ausschiffung der Fahrgäste wird hier mit Unterstützung von Feuerwehr und Militär der Brand gelöscht, das ganze Vorschiff wird voll Wasser gepumpt. Das wertvolle Motorschiff befand sich in unmittelbarer Explosionsgefahr. Das Feuer hatte direkt an den großen Brennstoffbehältern, an den Ölbunkern genagt. Nur einem gütigen Geschick und dem tatkräftigen Handeln der Schiffsleitung und Besatzung war es zu verdanken, das eine Katastrophe abgewendet wurde.

Von der folgenden Reise des sonst so glückhaften Schiffes erhält Fiede von Carl einen ausführlichen Bericht von einer interessanten Begegnung auf hoher See:

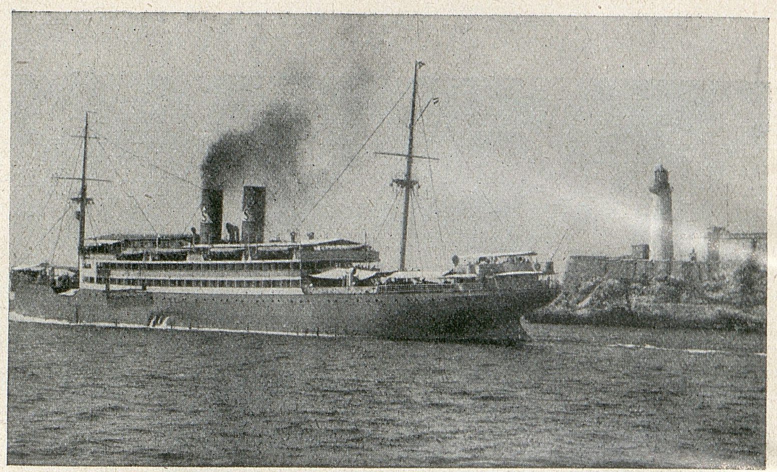
„Mit schaumgekrönter Bugwelle, vor dem wie kleine lebendige Torpedos mit fabelhafter Behendigkeit und Schnelligkeit die spitzflossigen Delphine hin und her flitzen, schneidet der scharfe Bug der ‚Rio Bravo' durch die fast ruhige, in der eben verblaßten Morgendämmerung schimmernde unendliche See. Der westliche Kurs zeigt an den Bahamainseln vorbei nach der Floridastraße und Havanna, jener alten, ehemals spanischen Kolonialresidenz, die in ganz kurzer Zeit durch den gewaltigen Fremdenstrom und den mächtigen amerikanischen Dollar in eine moderne Tropenstadt verwandelt wurde.

Vier helle Glockenschläge — das ist sechs Uhr nach bürgerlicher Zeitrechnung — unterbrechen die unvergleichliche Ruhe des Tropenmorgens. Außer ein paar Frühaufstehern, die sich frohgemut im Schwimmbad tummeln, ist von den sonst so lebhaften, das ganze Schiff bevölkernden Fahrgästen noch nichts zu sehen. Die Mehrzahl sind Langschläfer und versäumen den schönsten Teil des Bordtages. Der Offizier der Morgenwache stapft bedächtig auf der Kommandobrücke auf und ab, untersucht dazwischen mit seinem Doppelglas den Horizont — ob ebenso scharf wie in grauer Vorzeit der Mann im Mastkorb der ‚Santa Maria'? Wir sind in der gleichen Gegend, in der damals Kolumbus den Höhepunkt der Spannung durchlebte von dem Sichten des so heißersehnten Landes, der kleinen Insel Guanahani!

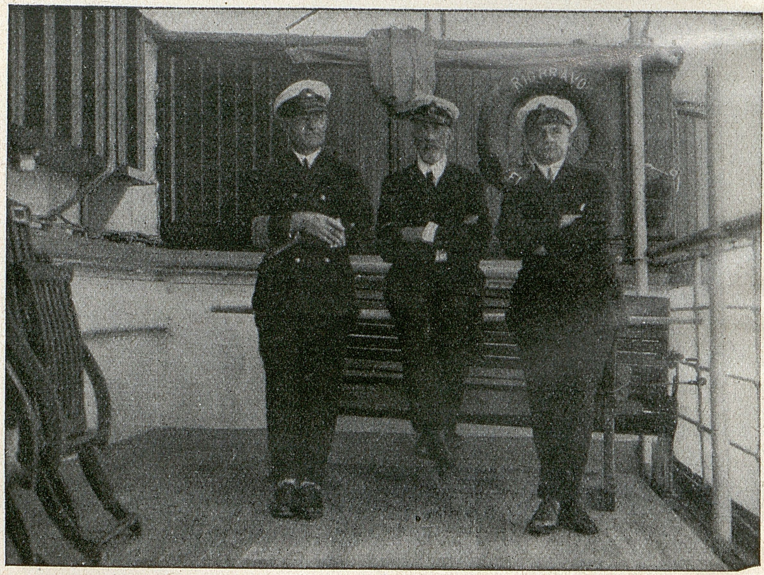
Die tägliche Morgentoilette des schmucken Schiffes ist fast beendet. Bereits vor Tagwerden sind die langen Promenadendecks gescheuert und wetteifern nun schneeweiß mit den das ganze Schiff überspannenden Sonnensegeln. Gleich macht der gestrenge Erste Offizier mit seiner rechten Hand, dem Oberbootsmann, die Ronde! Nichts entgeht den Augen dieser beiden. Bei Nachlässigkeit und Pfuscharbeit können sie geradezu unangenehm grob werden. Jetzt ist aber wirklich fast alles zum Empfang des neuen Tages bereit.

STOPP
LANGSAM
RÜCKWÄRTS
HALBE KRAFT
VORWÄRTS

Wiederaufbau!
Carl (am Fenster) und Friedrich Christiansen auf der Kommandobrücke des M. S. „Rio Bravo"



M.S. „Rio Bravo", Havanna auslaufend



S.K.H. Prinz Heinrich von Preußen (Mitte)
und Kapitän Friedrich Christiansen (links)

Mexiko-Reise

Fünf Glockenschläge! Fünf Glasen in der Seemannssprache, also sechs Uhr dreißig, ein weiches Trompetensignal oder nein, es ist ein vom Trompeter geblasener Choral, der die Passagiere wecken und gewissermaßen freundlich daran erinnern soll, daß nunmehr das ganze Schiff wieder für sie gerüstet ist. Auch der Herr Obersteward, Hoteldirektor und Badekommissar in einer Person, läßt sich bereits von einer besonders frühzeitig sichtbaren alten Dame seine Meinung über die Beständigkeit des Wetters und die genaue Uhrzeit der Ankunft entlocken. ‚Jawohl, Herr Obersteward, aber ich verstehe trotzdem nicht, warum es bei diesem vorzüglichen Wetter nicht möglich sein sollte, noch einen Tag früher anzukommen . . .'

Da — ein lauter Ruf, der ganz bestimmt die Vorfahren, die friesischen Grönlandfahrer, schon in alten Zeiten elektrisiert hätte — ein Walfisch an Steuerbord! Langsam und träge zieht der gewaltige graubraune Einzelgänger seinen einsamen Kurs, als ob er sich seiner Sicherheit in dieser Gegend sehr bewußt ist, wo weder Harpunkanone noch schwimmende Tranfabriken ihm auflauern. Gleichsam als dankbaren Morgengruß schlägt der große Bursche ein paarmal den Schwanz aus dem nur leicht gekräuselten Element und jagt eine zerstiebende Wasserfontäne in die klare, leuchtende Morgenluft. Genau wie damals, wie ich als Schiffsjunge bei Kap Horn in starrender Kälte zum ersten Male einen Wal mit eigenen Augen sehen und bestaunen konnte, schweifen auch heute meine Gedanken weit, weit zurück in die Blütezeit unserer stolzesten friesischen Seefahrt, wo unsere Vorfahren in großer Zahl sich alljährlich auf den Walfang nach Grönland begaben; wo Kommandeur, Harpunier, Speckschneider und 12jährige Schiffsjungen mit dem klingenden Lohn aus diesem harten, gefahrvollen Beruf den Wohlstand unserer Inselheimat begründen konnten. Welch ein grandioser Sport — dem Wal mit der handgeschleuderten Harpune aus dem offenen Boot zu Leibe zu gehen. Das erforderte Männer! Heute schießt man gefahrlos vom Fangdampfer mit der Harpungranate, kampflos fällt der Goliath der Meere der unersättlichen Technik zum Opfer.

In der Richtung der Kurslinie eine dünne Rauchfahne und zwei kleine Punkte, die sich mit bewaffnetem Auge sehr bald als ein kleinerer Dampfer und ein größeres, heute auf allen Meeren so seltenes Segelschiff erkennen lassen. Die eigentümliche Form des in der Jetztzeit fast unbekannten Schifftyps läßt die Verbindung mit dem soeben gesichteten Wal den Gedanken hochkommen, daß hier in den westindischen Gewässern noch Walfang nach alter Methode getrieben wird. Was kann es auch anders sein? Jetzt lassen sich schon die Einzelheiten der beiden Schiffe erkennen, voran ein merkwürdig geformter Dampfer von mittlerer Größe, dahinter im Schlepptau, wie jetzt erkenntlich, der altertümlche Segler mit klappernden Segeln und — das Wahrzeichen der Walfänger im Großtopp, die Ausguckstonne oder den Mastkorb, wie es in Seegeschichten immer so schön heißt. Die Promenadendecks werden lebendig, ein Segelschiff auf hoher See, ein seltener Anblick, dutzende Kameras werden gezückt. Der vermeintliche Walfänger ist anscheinend an Höflichkeit gewöhnt, an seiner Gaffel hängt zunächst noch unerkennbar die Flagge; auf ‚Rio Bravo', zum Morgengruß bereit, wird unverzüglich die Heckflagge gesetzt. Jetzt kann man schon die Menschen erkennen, und plötzlich durch den leichten Morgenwind entflattert die alte sturm- und wetterzerfetzte Flagge an der Gaffel des geheimnisvollen Schiffes — das Sternenbanner! Mit einem Schlage sind wir erleuchtet, wir lesen auch noch am Heck den halb verwischten Schiffsnamen ‚City of New York', es ist der heimkehrende amerikanische Polarforscher Byrd, der mit Flugzeugen beide Pole bezwang. Wie ein Lauffeuer pflanzt sich diese Kunde durch das ganze Schiff, die ganzen Relings sind besetzt mit winkenden und schreienden Leuten. Dicht hinter dem Heck passiert ‚Rio Bravo' das durch die lange Seefahrt und jahrelange Polarstürme verwitterte Expeditionsschiff und senkt zum Gruß die Flagge. Zum Dank und Gegengruß wird drüben das zerfetzte Sternenbanner gedippt, und inmitten einer Gruppe Männer auf dem Achterdeck grüßt und winkt einer mit der Mütze, der heimkehrende berühmte Forscher, der in einigen Tagen in New York als Nationalheld durch Papierschlangen waten wird. Ein Radiogruß und Glückwunsch von Besatzung und Fahrgästen, ein Dank auf gleichem Weg durch den Äther beschließen den Tagesbeginn, Gesprächsstoff für heute ist vorhanden, unentwegt zieht ‚Rio Bravo' seine Bahn."

„Lieber Bruder, Deine Gedanken schweifen sicher oft zurück nach diesen Gefilden, nach der so oft von Dir durchkreuzten Floridastraße", schreibt Carl ein anderes Mal an Fiede. „Ich möchte Dir daher ein kurzes Stimmungsbild der letzten Tage geben, mit Grüßen vom Schiff und von Deiner alten Besatzung:

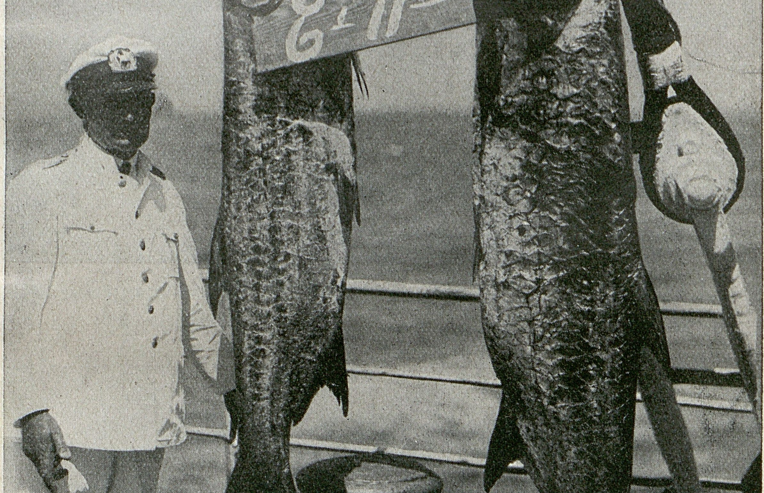
Hafeneinfahrt von Havanna. Mit einem dreimaligen heulenden Dröhnen meldet ‚Rio Bravo' seine Ankunft vor der Hauptstadt Kubas, das Passieren des die Einfahrt beherrschenden, allen Westindienfahrern bekannten Morro-Castle an. In wuchtiger Schönheit präsentiert sich das alte spanische Kastell, mit den vielen typischen runden Bastionen, seinen Zinnen und der heute noch großen Zahl der uralten Ringkanonen. Eigentlich wohl das einzige übriggebliebene historische Wahrzeichen verflossener spanischer Kolonialmacht — tempi passati! Durch die enge Hafeneinfahrt, vorbei an der großen Flotte der elegant und jachtartig anmutenden Floridafischer, die allerdings heute zumeist dem sehr lohnenden Spritschmuggel obliegen, geht es zum Liegeplatz. Der Anker poltert in die Tiefe, die Hafenflagge steigt am Heck empor, ebenso der ‚Blaue Peter' im Vortopp, als Zeichen, daß der Postdampfer noch heute wieder den Hafen verläßt. Eine glühende Hitze brütet über Hafen und Stadt. Die Passagiere stehen dicht gedrängt an der Reling der sonnengeschützten Promenadendecks und unter den das ganze Schiff überhüllenden Sonnenschutzsegeln. Die meisten sehr ungeduldig, können kaum die Freigabe des Landverkehrs erwarten — Landungsfieber! Und dabei flimmert die Stadt in Sonnenglut; aber fast alle wollen den kurz bemessenen Aufenthalt ausnutzen, und sei es nur, um die berühmten Havanna-Spezialitäten: Dygeri-Cocktail zu trinken, Morro-Krebse zu essen, sich bei Upmann oder Bock die besten Zigarren der Welt zu kaufen oder im Garten der deutschen Brauerei gratis gutes Bier zu genießen — das letzte eine glänzende Reklame bei ständig steigendem Konsum.

Heimkehrend aus dem Golf von Mexiko, wo in Veracruz und anderen Häfen der beliebte deutsche Postdampfer sich mehr und mehr mit Fahrgästen bevölkert hat, bildet das kurze Anlaufen der interessanten und in der Pracht seiner modernen Tropenkultur faszinierenden Metropole der Insel Kuba mit seinen mannigfaltigen Sehenswürdigkeiten für den weitaus größten Teil der Passagiere eine sehr begrüßte, wenn auch nur kurze Fahrtunterbrechung.

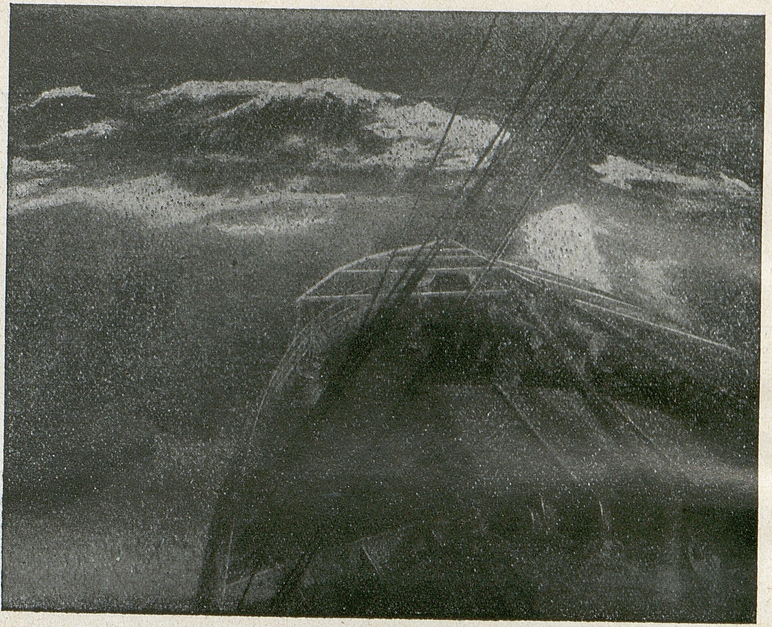
Das Echo einer dumpf aufheulenden Schiffssirene trägt die Mahnung über die Stadt, daß ‚Rio Bravo' in kurzer Zeit den gastlichen Hafen verlassen wird. Auf flinken Motorbooten eilt alles herbei, was an der Abfahrt interessiert ist. Noch ein dreimaliges Heulen, der ‚Blaue Peter' verschwindet, die große Hafenflagge am Heck wird ausgewechselt gegen die kleine Seeflagge an der Gaffel. Während das Schiff bereits auf die Ausfahrt zu dreht, das Schraubenwasser schon aufwirbelt, entsteigt der unvermeidliche ‚allerletzte' Landgänger einem Motorboot — nach drei weiteren Minuten hätte er freundliche Abschiedsgrüße nachwinken können. Im ersten Dämmern des versinkenden Tages geht es hinaus in die Floridastraße. Noch ein Blick auf Morro-Castle, dessen graue ehrwürdige Mauern in der abendlichen Beleuchtung in besonders eindringlicher Sprache von verklungenem Kampf und Schicksal der Jahrhunderte raunen.

Und sie erzählen uns Deutschen aus großer Zeit, vom Kriege 1870/71. Wie man von hier aus, von Morro-Castles Leuchtturm und den hohen Bastionen, den vermeintlich aussichtslosen Kampf verfolgte zwischen dem kleinen deutschen Kanonenboot ‚Meteor' und dem bedeutend überlegenen französischen Aviso ‚Bouvet'. In packender Spannung erwartete man das Einlaufen der beiden Kriegsschiffe, und mit stolzer Genugtuung erinnern wir Deutsche uns des Augenblicks, wie der kleine ‚Meteor' nach siegreichem Gefecht mit deutlichen Spuren des Kampfes die spanische Flagge, das Hoheitszeichen auf Morro-Castle, saluierte und unter regster Anteilnahme der Bevölkerung seinen Einzug hielt in den Hafen von Havanna.

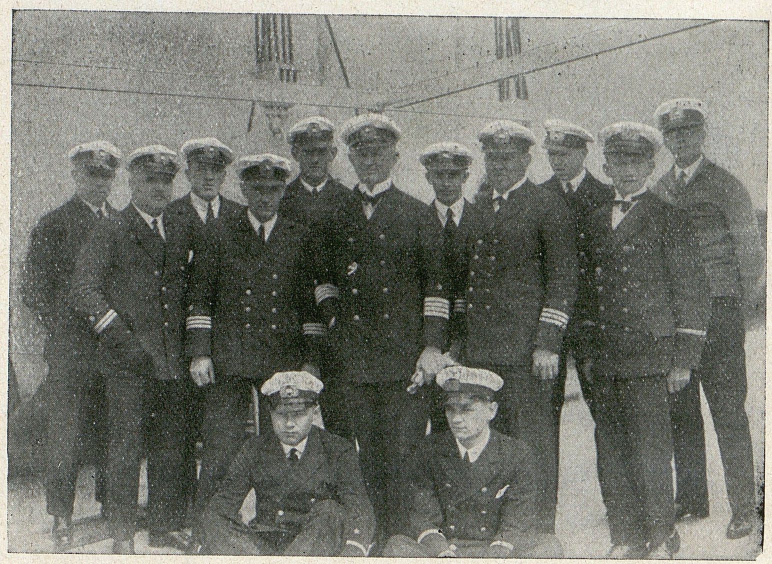
1898: Über den Bastionen weht noch stolz die Flagge Spaniens, da erbebt der ganze Hafen in donnerähnlicher Explosion. Schiffstrümmer fliegen über die Bucht, und wie die Sprengwolken sich verzogen, ist der amerikanische Kreuzer ‚Maine' verschwunden, vernichtet! Der Grund zum Kriege war gefunden und damit das Schicksal der spanischen Kolonie besiegelt. Erst vor wenigen Jahren hat man das Wrack dieses Unglücksschiffes im Hafen gehoben und in feierlicher Weise draußen auf See in tiefem Wasser versenkt.



Fiede angelt Rekord in mexikanischen Gewässern



M.S. „Rio Bravo" im Orkan bei den Azoren



Kapitän Carl Christiansen mit seinem Stabe auf M.S. „Rio Bravo"

Und dann vom Weltkrieg, wie unser leichtfüßiger und so glänzend geführter Kreuzer ‚Karlsruhe' bei Kriegsbeginn Havanna verließ zum erfolgreichen Kreuzerkrieg. Rauschende deutsche Militärmusik widerhallte am alten Gemäuer, in langer Rauchfahne entschwand das deutsche Kriegsschiff nach der Floridastraße, um sich erst wieder durch die Meldungen einer ununterbrochenen Reihe Versenkungen feindlicher Schiffe in den westindischen Gewässern bemerkbar zu machen. Noch heute spricht man von dem deutschen Husarenkreuzer, der nicht nur eine Zeitlang die ganze Schiffahrt in Westindien lähmte und das ganze westindische Geschwader Britanniens an der Nase herumführte, sondern noch Monate nach seinem Untergang durch die voraufgegangenen Taten die Gegend beherrschte.

Und dann ein dunkles Kapitel, von dem heute weniger gern gesprochen wird. In den altersgrauen Kasematten und Katakomben wurden bei Eintritt Kubas in den Weltkrieg die deutschen Zivilgefangenen eingesperrt. So weit hatte die Kreuzzugpropaganda der Yankees es gebracht, daß man alteingesessene und angesehene Deutsche und Österreicher und die Besatzungen der deutschen Handelsschiffe in die Verließe des alten Kastells internierte, wo früher Seeräuber und Verbrecher das Urteil erwarteten. Doch: ‚the war is over', wie heute so besonders gern und mit Vorliebe von den Amerikanern betont wird. Ob alle, die diese schweren Entgleisungen am eigenen Leibe erfahren haben, alles dies so leicht vergessen werden? Man scheint es oft anzunehmen."

MIT „DO X" ÜBER LÄNDER UND MEERE

Nicht nur Deutschland, nein, man kann sagen, die ganze Welt ist voller Spannung und Neugierde, besonders in England und Italien erwartet man mit größtem Interesse das deutsche Flugschiff auf freier Bahn. Und endlch Anfang November ist die Presse erfüllt von Meldungen über den ersten großen Flug des „Do X". Welch ein gewaltiges Vertrauen von Konstrukteur und Besatzung, dieses fliegende Schiff vom Bodensee über weite Landstrecken, rheinabwärts über Holland, in einem einzigen Fluge an die Nordsee zu bringen. Ein Etappenflug soll das deutsche Flugschiff über Amsterdam, Southampton, Frankreich, Spanien nach Lissabon führen, von wo aus unter Berücksichtigung der Jahreszeit eine Überquerung des Ozeans auf der Nordroute oder nach Südamerika durchgeführt werden soll. Es geht programmäßig. Überall, wo „Do X" erscheint, wird das Schiff mit größtem Interesse und ungeheurer Begeisterung begrüßt. Der erste Flug über die See, die Nordsee, Fiedes alte Kriegsheimat, nach Southampton, wo er so oft geankert, ist ihm ein stolzes Erlebnis. Die tadellose Unterstützung und wahrhaft kameradschaftliche Aufnahme von seiten der Flugstation Calshot bei Southampton bekunden das große englische Interesse. Vor dem Weiterflug erscheint der Prince of Wales, um als ausgebildeter Flieger diese „Mauretania der Luft", wie die englische Presse den „Do X" nennt, zu besichtigen. Hierbei wird sein Interesse derart gesteigert, daß er auf einem Rundflug um die Insel White für eine kurze Zeit persönlich das Flugschiff steuert.

Immer neue Anforderungen treten an das Flugschiff heran. Nach einem langen Nebelflug wird zum ersten Male im Golf von Biskaya an der französischen Küste auf hoher See „gewassert" und darauf mehrere Stunden in hoher Atlantikdünung während der Nacht genau wie ein richtiges Schiff zur See gefahren, manövriert und navigiert. Das Anfliegen der spanischen Küste erfolgt bei stürmischem Wetter, die Landung bei hohen Seegang, so daß das ganze Gebiet der berüchtigten Biskaya als ein ausgezeichnetes Prüfungsfeld für die Atlantikerprobung erfolgreich ausgenutzt werden kann.

Nach einem mehrtägigen Aufenthalt liegt „Do X" startbereit in Lissabon. Ein lichter Rauch entquiltt dem Steuerbord-Tragdeck, plötzlich schlugen die Flammen heraus, im Nu sind die Bespannung und andere Teile des ganzen Flügels zerstört. Der energische Zugriff der Besatzung und die gute Feuerlöscheinrichtung bewahren das Schiff mit seinen riesigen Benzinmengen vor Explosion, vor der Zerstörung. Trotz einer tadellosen Unterstützung der dortigen Marinewerft mußten die Arbeiten zur Behebung des Feuerschadens längere Zeit benötigen, da sämtliches Ersatzmaterial und Spezialarbeiter von Deutschland herangeschafft werden mußten. Dann geht es endlich im Januar weiter, in einem direkten Fluge wird Las Palmas erreicht, von wo aus zur Erprobung der Tropenflugeigenschaften die afrikanische Küste aufgesucht wird, um über Rio del Oro nach Bolama zu gelangen. Aus dieser Gegend soll der Start nach Südamerika erfolgen. Die Tropenerprobungen und die Vorbereitungen für den Ozeanflug stellen hier an die ganze Besatzung außerordentlich große Anforderungen. Das heiße Klima, primitive Lebensweise und die Verantwortung für eine sinngemäße, sichere Durchführung der gestellten Aufgabe, trotz allen ungeduldigen Drängens, belasten nicht am wenigsten den verantwortlichen Führer.

Auf der Seereede von Porto Praya erfolgt der Start zum Fluge über den südatlantischen Ozean. Nach einem etwa dreizehn Stunden dauernden Flug Ankunft in Fernando Noronha (Insel vor der brasilianischen Küste), nachdem vorher als Erfolg einer genauen systematischen Schiffsnavigation das Leuchtfeuer direkt voraus gesichtet ist.

Nach einem Küstenflug über die Haupthäfen nach Rio de Janeiro und einem ausgedehnten Etappenflug nordwärts über die Westindischen Inseln erscheint das stolze deutsche Flugschiff im Herbst über New York. Auch hier ist die Aufnahme und das Interesse trotz des langen Wartens riesengroß.

Verschiedene Überlegungen und Hemmungen sowie die Rücksicht auf die ungünstige Jahreszeit ließen den geplanten Rückflug nach Deutschland bis zum Frühjahr verschieben. In der Zwischenzeit wird das Flugschiff gründlich überholt, insbesondere die Motorenanlage in allen Teilen nachgeprüft. Fiede kann Weihnachten und einige ruhige Winterwochen in der Heimat verleben.

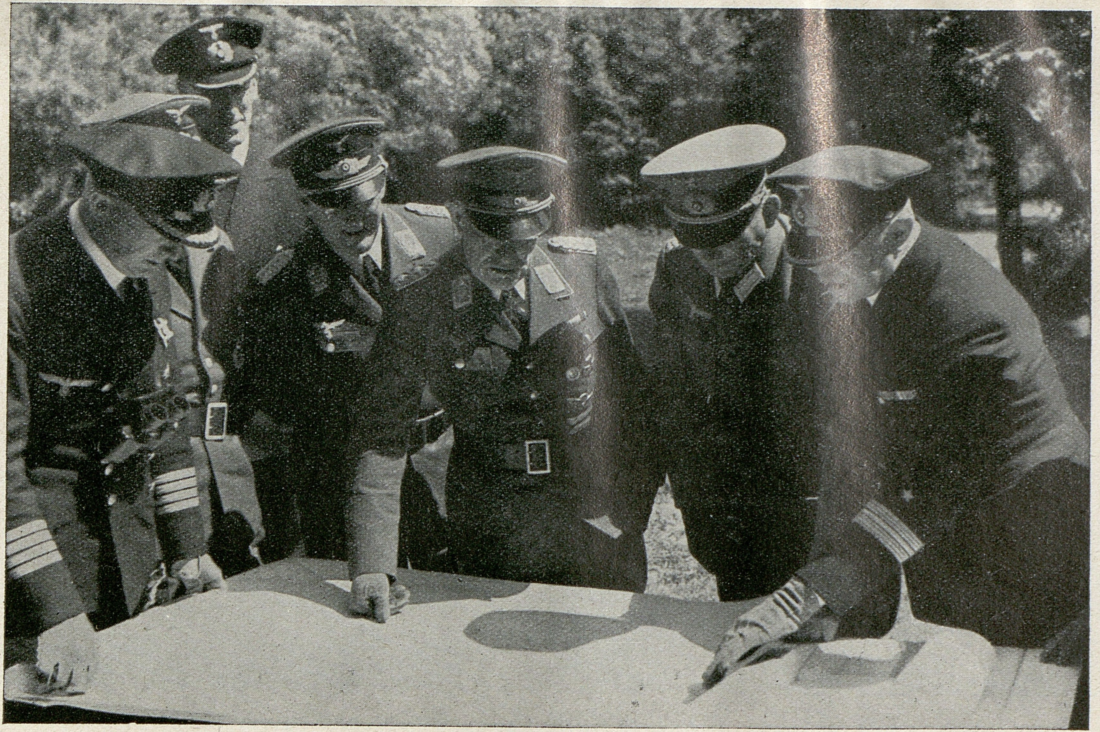
Nach seiner Ankunft bereiten ihm die in New York lebenden, zahlreichen friesischen Landsleute auf einem Bankett ein richtiges Heimatsfest. Landsleute jedes Alters, mit denen er zusammen zur Schule gegangen, zur See gefahren, mit denen er gleiche Erinnerungen und vor allem die gleiche Liebe zur Inselheimat teilt, sind zusammengeströmt, um „Fiede von de Wyk" zu feiern und ihm ihre Grüße für die Heimat und ihre Wünsche für einen glücklichen Rückflug auszusprechen.

Wie der Fahrplan für einen Passagierdampfer, ist für „Do X" ein Flugplan für seinen heimwärts führenden Ozeanflug zugrunde gelegt. Nach seinem Flugplan wird geflogen. Zunächst von New York, wo in früher Morgenstunde gestartet wird, die Küste entlang nach Neufundland.

Nach planmäßiger Ankunft wird während der nächsten Nacht unter schwierigen Verhältnissen die große Menge Betriebsstoff übernommen und dann aus einer kleinen Bucht heraus zum Fluge über den Nordatlantik angesetzt. Nicht unter günstigen Bedingungen: im Kampf mit Nebel und verschiedenartigen Wetterlagen werden planmäßig die Azoren erreicht, das Leuchtfeuer von Horta bestätigt die genaue Navigation.

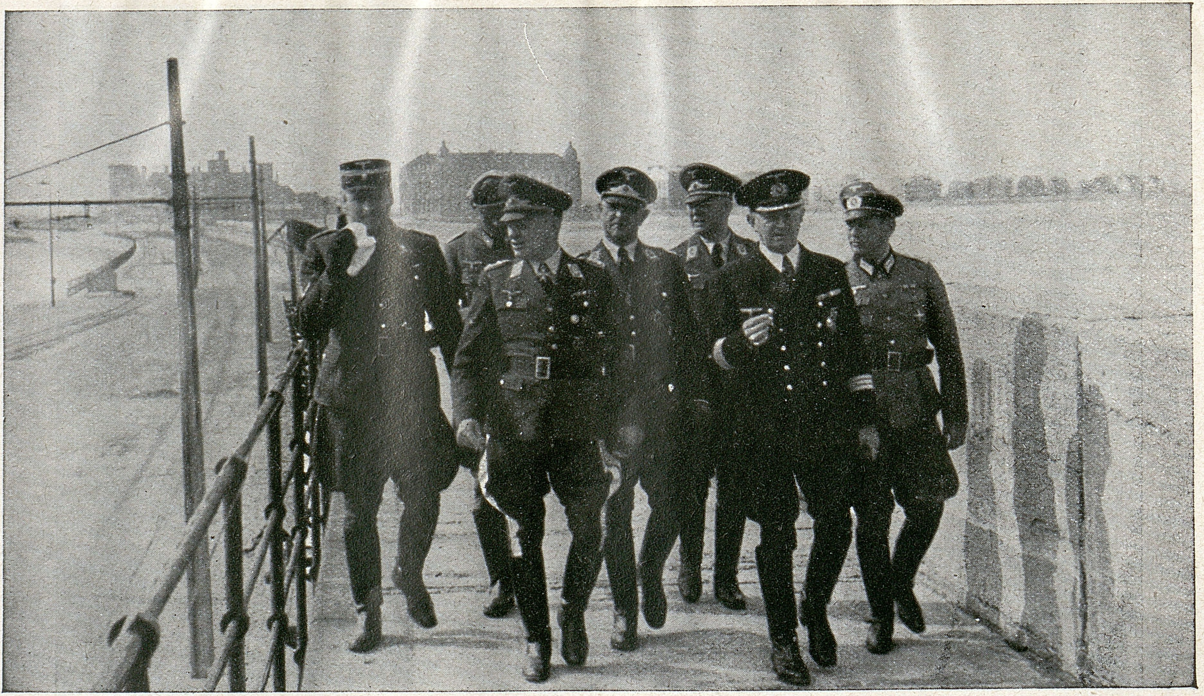
In völliger Dunkelheit und freier Ozeandünung erfolgt die Landung. In richtiger „Seefahrt" steuert „Do X" in den Hafen von Horta auf der Insel Fayal. Konsul Schröder und Kapitän Pinto sind hier in bewährter Bereitschaft. Sofort beginnt die Betriebsstoffergänzung.

Am frühen Morgen der nächste Start und abends planmäßige Ankunft in Vigo. Am anderen Morgen weiter heimwärts! Biskaya, Ansteuerung des Englischen Kanals und vorbei an Start Point nach Southampton. Großer Empfang! Riesengroßes Interesse! Unzählige Bekannte. Der Konstrukteur, Dr. Dornier, und seine Gattin kommen hier an Bord, um die letzte Etappe dieses planmäßigen Ozeanfluges an Bord zu sein. Trotz schlechter Wetterlage beschließt Fiede den Start. Durch Sturm und Regenböen



General der Flieger Christiansen, Wehrmachtbefehlshaber der Niederlande,
und Korvettenkapitän d.R. C. Christiansen, Seeoffizier beim Wehrmachtbefehlshaber

(Den Haag, Juli 1940)



Der „Flieger von Zeebrügge" auf der Mole im August 1940 als Wehrmachtbefehlshaber der Niederlande stößt das stolze Flugschiff aus dem Englischen Kanal in die Nordsee. An der holländischen Küste, dem Inselkranz entlang zur deutschen Grenze. Norderney, Cuxhaven, Hamburg, dem Laufe der Elbe folgend, den Kurs auf die Reichshauptstadt, wo bereits seit den Morgenstunden eine ständig wachsende Menschenmenge die Ankunft, die Rückkehr des ersten deutschen Flugschiffes erwartet. Der Müggelsee ist abgesperrt, aber hinter den kreuzenden Polizeibooten lauert eine Unzahl Fahrzeuge, Motorboote, Jachten, Kanus auf das Eintreffen ihres Rivalen aus der Luft.

Die weiten Ufer des Sees sind eingesäumt mit einer unübersehbaren Menschenmauer, deren Ungeduld sich nur zähmen läßt durch die laufenden Nachrichten über die Annäherung des „Do X". Auf einem Regierungsdampfer sind der Verkehrsminister, zuständige Beamte, Vertreter der Reichsbehörden und viele Prominente empfangbereit. Ein tiefes Brummen, ein schnell anwachsendes, donnerndes Brüllen kündet das Nahen des Giganten, und da ist er, da — da, ein Zeigen und Rufen und Toben der begeisterten Menschen. Zuerst nur ein kleiner Strich, dann wie ein gewöhnliches Flugzeug, und dann zieht der Riesenvogel in geringer Höhe eine imposante Doppelschleife über dem See. In kurz angesetztem Gleitflug setzt er aufs Wasser und fährt an die Boje.

Jetzt ist kein Halten mehr! Die Boote durchbrechen die Absperrung, in einigen Minuten liegt das Flugschiff inmitten einer großen Insel umklammernder Fahrzeuge aller Art. Urwüchsiger Begeisterungssturm! Mit größter Mühe bahnt sich das Regierungsschiff seinen Weg durch die unzähligen Fahrzeuge. Nach einer kurzen Begrüßung der Besatzung durch den Verkehrsminister, den Oberbürgermeister von Berlin, die Marine, die verschiedensten Behörden, Korporationen, Vereine und herbeigeeilten Kriegskameraden und Angehörigen wird die Besatzung an Land geführt, wo sie nochmals offiziell begrüßt wird.

„Die Empfänge und Begrüßungsstürme sind fast schlimmer als die Fliegerei", sagt Fiede an diesem Abend. „Aber der Empfang in Berlin übertrifft doch alles, was wir bisher erlebt haben."

Glückwünsche aus allen Kreisen von nah und fern sind ihm und der Besatzung ein Zeichen dafür, daß der große Weltetappenflug des „Do X" als völkerverbindender Faktor ein tiefes nationales Verständnis gefunden hat.

Fiede empfindet eine große Genugtuung, daß es ihm vergönnt war, das ihm anvertraute Nationalgut deutscher Technik von dem Weltfluge erfolgreich zurückgeführt zu haben.

Für die Sommermonate ist ein weit ausgedehnter Flug vorgesehen, der den „Do X" an der ganzen Ost- und Nordseeküste entlangführen soll. Nach einem mehrwöchigen Aufenthalt auf dem Müggelsee werden Ostpreußen und Danzig besucht, um alsdann über Stralsund, Stettin, Warnemünde, Travemünde und Kiel nach Flensburg zu fliegen.

Mit bestem Erfolg wird dieser Flug durchgeführt. Ungezählte Tausende besichtigen das Flugschiff.

Nun geht es nach der Nordsee, zuerst nach Wyk auf Föhr, wo neben den Bewohnern der Heimatinsel die Kurgäste mit Spannung die Ankunft erwarten.

Ein frischer Augusttag. Das sonst zu ruhige Wyk, der liebliche kleine Badeort, ist in festlicher Aufregung. Die Landleute verlassen die Erntearbeit, alles strömt zum Wyker Strand, wo sich gegen Mittag alles, was Beine und Zeit hat, in erwartungsvoller Stimmung versammelt. Die Häuser sind beflaggt und geschmückt, und keiner entsinnt sich, jemals so viele Menschen am Strande gesehen zu haben. Die Feuerwehr ist aufgeboten, um Ordnung zu schaffen. Der Mittelweg auf der Strandpromenade wird abgesperrt. Für 12 Uhr ist die Ankunft vorgesehen. Auf der Dampferbrücke versammeln sich die Stadtvertretung, der Marineverein mit der von Carl und Fiede vor einigen Jahren gestifteten Kriegsflagge.

Die versehentlich durchgegebene Meldung von einem verspäteten Abflug von Flensburg gibt einer gewissen Enttäuschung Raum. Die Feuerwehr wird zum Essen weggeschickt, da man die Ankunft erst gegen 1 Uhr erwartet. Doch schon gegen 12 Uhr füllt die Luft ein Brausen, „Do X" erscheint, zunächst kaum sichtbar über der Hallig Oland. Große Aufregung am Strande. Wo ist die Feuerwehr? Das Brausen wächst zum Dröhnen, immer größer wächst der Riesenvogel über die heimatlichen Gewässer seines Führers.

Der Feuerwehrhauptmann ist verzweifelt, wie kriegt er seine Männer zur Stelle? „Lat Für blaasen!" ruft einer seiner Getreuen, dann geht alles unter in dem überwältigenden Anblick und in Freudenausbrüchen der sonst so ruhigen Inselbewohner und der begeisterten Menge.

Über Olhörn, der Ansteuerung so mancher Segelfahrt aus frühester Jugend, führt Fiede sein Flaggschiff in niedriger Höhe über seinen Geburtsort. Die nächste Schleife über den Kirchhof von St. Nikolai: Propellergedröhn widerhallt am uralten Gemäuer der ehrwürdigen Kirche. Kündet den hier ruhenden Vorfahren eine neue Zeit. Ein Inselsohn kehrt heim von weiter Luftfahrt übers Weltmeer!

Nochmals donnern die Motoren über die grüne Insel, über Wyk, dann erfolgt die Landung im Angesicht des menschenumdrängten, heimatlichen Strandes.

In einem kleinen Boot in der Nähe der für den „Do X" bestimmten Liegeboje wartet ein neunjähriger Junge: Harro Christiansen, der jüngste Sproß der Familie. Er wartet hier auf Onkel Fiede, er will ihn als ersten begrüßen. Und da kommt es herangebraust, das Ungetüm, direkt auf ihn los. Schon wird ihm etwas unheimlich, — da aber sieht er plötzlich Onkel Fiede vor dem Kommandostand auf dem Deck des Flugschiffes. Nun ist alles klar, denkt er — wo Onkel Fiede steht, ist immer alles klar! Freudige Rufe hin und her. Fest liegt „Do X" an der Boje vor Wyk auf Föhr.

Ausbooten der Fluggäste. Feierliche Einholung des Ehrenbürgers durch die Stadtvertretung. Unter den Klängen des Schleswig-Holstein-Liedes, unter den begeisterten Zurufen seiner Landsleute steht Fiede wieder auf Heimatboden. Jeder Händedruck und Willkommensgruß sind Zeichen der Anteilnahme an seinem größten Tag — dem Tag seines Lebens!

Sein alter Kapitän von der „Parchim" ist gekommen, seinen ehemaligen Schiffsjungen zu sehen. Fiede begrüßt alle, die Marinekameraden — die stolz über den Köpfen knatternde Kriegsflagge! Dann drängen sich auch schon die Jungens heran: Carl-Friedrich, Uwe-Peter, Harro, Heinrich-Kobis . . .

„Minsch, Onkel Fiede", ruft Harro, „fein, daß du mit deinem großen ‚Do X' gekommen bist — das hättest du auch nicht gedacht, als du noch Schiffsjunge warst!

‚Seilen' können wir schon! — nun wollen wir bei dir das Fliegen lernen! — und dann wollen wir dir und Vater alles nachmachen!"

NACHWORT VON MARTIN H. SOMMERFELDT

Februar 1933.

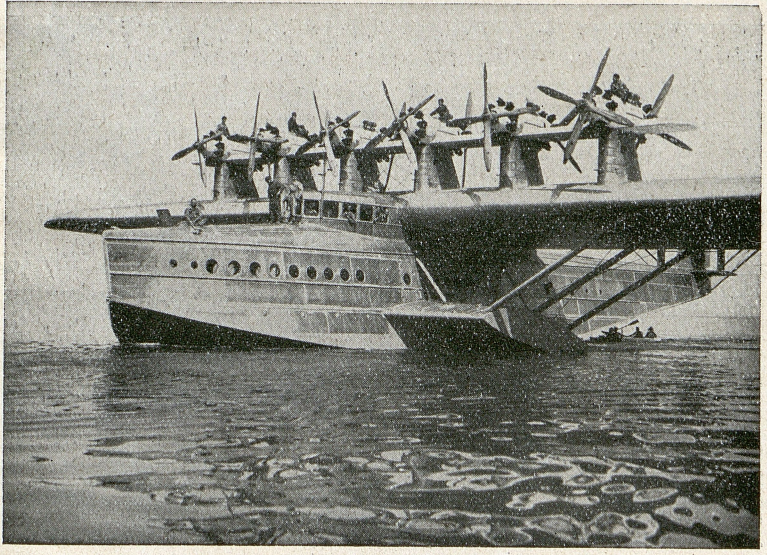
Durch das Brandenburger Tor zieht mit klingendem Spiel die Wache der Reichswehr. „Preußens Gloria" dröhnt und klirrt vorbei am Preußischen Ministerium des Innern, von dessen Fahnenmasten Schwarz-weiß-rot und Hakenkreuz den Sieg der nationalen Erhebung verkünden.

Hermann Göring, der „getreueste Paladin" des Kanzlers des neuen Deutschland, der „Mauerbrecher der nationalen Revolution", der mächtigste Minister Preußens, empfängt die Kapitäne Christiansen. Drei Männer stehen sich gegenüber, die den Anspruch erheben dürfen, zu den Besten der Nation zu zählen. Männer, die nicht einmal, sondern zehn-, hundertmal ihr Leben für ihr Vaterland in die Schanze schlugen. Männer, deren ganzes Leben einzig und allein dem Dienste an ihrem Volke gewidmet war. Männer, deren Verdienste unvergänglich sind.

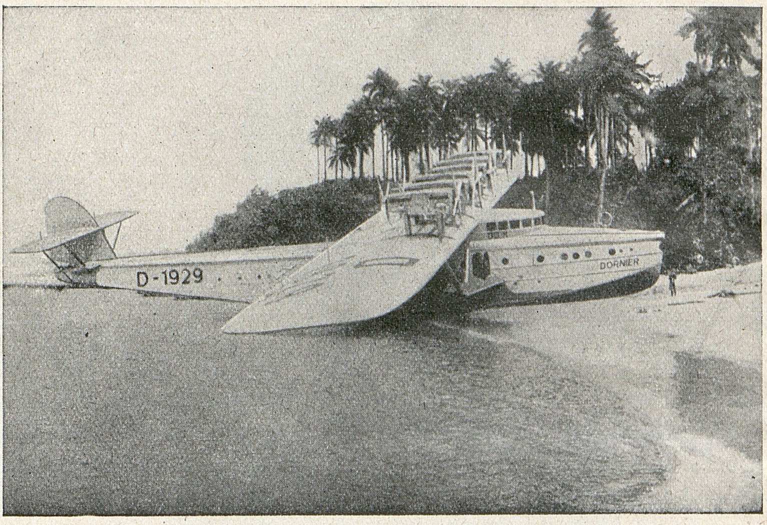
Schwer und hart hat das Leben diese Sturmgesellen angepackt, aber sie meisterten ihr Schicksal, das zugleich das Schicksal Deutschlands ist. Der große Kampf dieser härtesten deutschen Generation hat seine Runen in die Gesichter dieser Männer unauslöschlich eingegraben. Ihre Stirnen sind zerfurcht von den qualvollen Gedanken, die sie seit den Novembertagen 1918 nicht mehr ruhen ließen. Ihr Mund ist schmal geworden, weil er vierzehn Jahre nicht sprechen wollte von dem brennenden Zorn, der sie keine Stunde verließ. Aber die Augen dieser Flieger und Seeleute blieben adlerhell und scharf, denn niemals hörten sie auf, den Feind zu suchen. Und sie schlugen ihn, wo sie ihn fanden. Und sie haben ihn vernichtet.

*

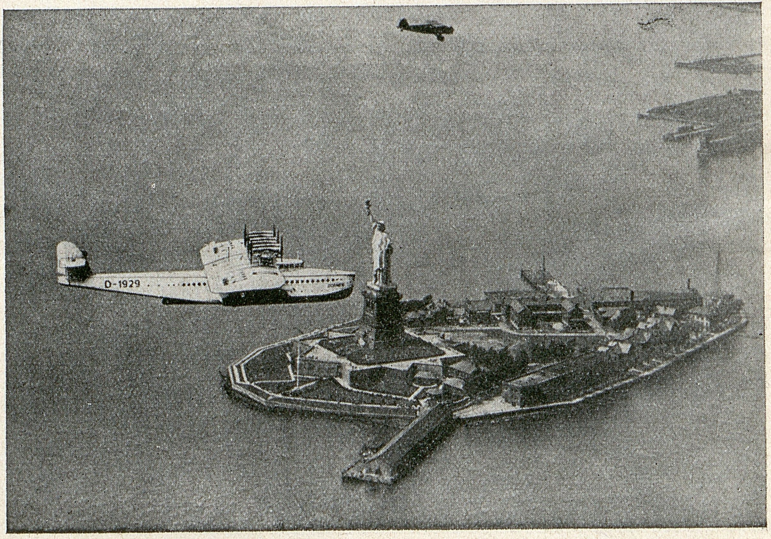
Friedrich Christiansen
Kommandant des Do X



Do X


D-1929
DORNIER

Do X in Afrika


D-1929
DORNIER

Do X in Amerika

Vor seinem riesigen Arbeitstisch, der mit Akten und Telegrammen übersät ist, steht der Minister Preußens, Göring. Er gab eben den beiden Brüdern Christiansen die Hand. Eine kleine Weile schweigen die drei Männer. In ihren Augen ist ein helles Licht. Von den Linden her schwingen die hellen, kampffrohen Klänge altpreußischer Marschmusik durch diesen ernsten Raum.

Denkt Hermann Göring an die Siege seines Richthofen-Geschwaders? Denkt Fiede Christiansen an seine Seeflieger von Zeebrügge, an seine Sturmflüge über England? Sind deine Gedanken, Carl Christiansen, wieder unterwegs auf großer Fahrt mit dem Blockadebrecher gen Afrika?

Ihr habt ein stolzes Lachen in den Augen — denn über Deutschland weht jetzt das Banner der nationalen Erhebung, und auf allen Meeren unserer Erde zeugt die geliebte alte Flagge mit dem neuen Siegeszeichen von dem einen Deutschland der Freiheit, Ehre und Würde. Aus der Ferne hallt der Marsch von Preußens Ruhm.

*

Der Minister spricht:

„Meine Kameraden, ich brauche euch. Denn die Besten Deutschlands sind gerade gut genug für die Arbeit, die jetzt beginnt — am deutschen Volk und für das deutsche Volk. Dies ist die Stunde, in der wir das Vermächtnis unserer gefallenen Kameraden vollstrecken sollen. Auch wir, meine Kameraden, standen immer und überall in der ersten Front, daß wir dennoch das Leben behielten, ist keine Vergünstigung, sondern die Verpflichtung, den Auftrag unserer Toten auszuführen bis zum letzten Atemzeug. Jeder auf dem Platze, auf den er gestellt ist.

Unser Führer Adolf Hitler hat mir eine ungeheure Verantwortung gegeben. Ich bitte euch, diese Verantwortung mir tragen zu helfen — auf dem Platz, auf den ich euch stellen muß, weil ich euch vertraue.

Sie, ‚Krischan', sollen die deutsche Jugend erziehen zu den ritterlichsten und tapfersten Fliegern der Welt. Und Sie, Carl Christiansen, brauche ich als einen preußischen Polizeipräsidenten, den ich überall da einsetzen kann, wo die verdammte rote Pest am gefährlichsten ist. Sind Sie bereit?"

Die beiden Kapitäne Christiansen haben in diesem Augenblicke wenig geantwortet, aber als ihre Hand in der des Ministers lag, als die Augen der drei Männer sich trafen, da wußten sie alle, daß sich jeder von ihnen auf den anderen wird verlassen können wie auf sich selbst.

*

Mit der Machtübernahme durch den Führer begann Deutschlands Weg zur Größe und in die Freiheit.

Carl Christiansen übernahm nach seiner Amtszeit als Polizeipräsident in Harburg und Magdeburg die Führung der Zeppelin-Reederei, sodann das Walfangkontor in Hamburg. Wieder ging er von Erdteil zu Erdteil, Pionier der großartig sich entfaltenden deutschen Wirtschaft.

Friedrich Christiansen war bald zum General der Flieger befördert worden, als aktiver General der Luftwaffe wurde er im April 1937 zum Korpsführer des Nationalsozialistischen Fliegerkorps berufen. Der Führer und Hermann Göring hatten einen ihrer besten Männer für das gewaltige Werk eingesetzt: „Das deutsche Volk muß ein Volk der Flieger werden.”

Dieses Werk ist gelungen. Als England und Frankreich im September 1939 Deutschland den Krieg erklärten, schlug die neue deutsche Wehrmacht in ebenso raschen wie vernichtenden Schlägen Feind um Feind zu Boden. Die Luftwaffe Hermann Görings hat an diesen Siegen den hervorragendsten Anteil.

Am 29. 5. 1940 wurde der General der Flieger Friedrich Christiansen Wehrmachtbefehlshaber der Niederlande, in seinem Stabe arbeitet der Korvettenkapitän d. R. Carl Christiansen als Seeoffizier beim Wehrmachtbefehlshaber.

Oft gehen die beiden Brüder in die Dünen an der niederländischen Küste, ihre scharfen Seemannsaugen suchen im Westen den letzten Feind, dessen Macht, Hochmut und Grausamkeit sie kennengelernt haben wie nur wenige, den aber jetzt endlich zu schlagen und endgültig zu vernichten Krönung auch ihres harten, großen und kämpferischen Lebens sein wird: England.

Die U-Bootswaffe

Von Großadmiral Karl Dönitz. 4. Auflage. Mit zahlreichen Abbildungen auf Tafeln und Skizzen im Text. 1943. 65 Seiten. Kartoniert 2,— RM.

Wer aus allererster Quelle auch als Nichtfachmann über Konstruktion, Bewaffnung und militärische Verwendung des U-Bootes unterrichtet sein will, der greife zu diesem Bändchen. Er findet dort nicht nur eine meisterhafte klare Darstellung der technischen Probleme, sondern lernt auch den Geist der U-Bootsbesatzungen als einer zähen, einsatzbereiten Kameradschaft auf Tod und Leben kennen. *Zeitgeschichtl. Presse-Dienst*

Die Minensuchwaffe im Kampfe gegen Polen

Von Kapitän zur See und Kommodore Friedrich Ruge. Mit 18 Abbildungen und einer Übersichtsskizze. 32 Seiten. 1941. 1,20 RM.

Der schon aus dem Weltkriege als hervorragender Minenfachmann bekannte Verfasser beschreibt in fesselnder und lehrreicher Weise den Einsatz der deutschen Minensuchboote gegen Polen im Herbst 1939. Er läßt den Leser Einblicke in den harten und gefährlichen Dienst der Minensucher tun, ohne deren unermüdliche Arbeit ein Seekrieg heute nicht mehr denkbar ist. *Aus Luv und Lee*

Seemannschaft

Handbuch für Unterricht und Praxis

Auf Veranlassung der Inspektion des Bildungswesens der Marine bearbeitet von Admiral Walter Gladisch und Kapitän zur See Alfred Schulze-Hinrichs. 4., durchgesehene Auflage. 1943, VIII, 416 Seiten mit 359 Abbildungen im Text und 5 Tafeln. Gebunden 10,— RM.

In äußerst übersichtlicher, klarer und trotzdem knapper Darstellung ist das ganze umfangreiche Gebiet der neuzeitlichen Seemannschaft zusammengefaßt worden. Die Liebe zum Seemannsberuf, die es atmet, und der flüssige Stil, der das Lesen zum Vergnügen macht, sichern ihm weite Verbreitung. *Der deutsche Seemann*

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN

„Z 13“ von Kiel bis Narvik

Kriegserleben einer Zerstörerbesatzung. Von Korvettenkapitän (Ing.) August Wilhelm Heye. Mit 85 Lichtbildern, 13 Textzeichnungen von Leutnant zur See Gerd Albers und 4 Karten im Text. 151. bis 180. Tausend. 1942. VIII, 243 Seiten. Gebunden 4,80 RM.

Dies Buch ist bestimmt eines der besten Bücher vom Heldenkampf um Narvik und gleichzeitig ein wunderbarer Erlebnisbericht aus dem Aufgabenkreis unserer Zerstörer. Ein Seemann, Techniker und Soldat, zugleich ein Dichter, hat hier gesprochen. Wir folgen atemlos seinem Bericht, bis die letzte Seite umgeblättert ist. *F. O. Busch in der „Kriegsmarine“*

Zerstörer feindwärts

Kriegsfahrten zwischen Eismeer und Biscaya. Von Korvettenkapitän (Ing.) Heinrich Jacks. Mit 96 Lichtbildern und 6 Kartenskizzen, 200 Seiten, 1943. Gebunden 4,80 RM.

Die nach eigenem Schauen und Erleben von gewandter Feder geschriebenen vielseitigen Schilderungen des Verfassers, der jahrelang als Leit. Ingenieur auf einem Zerstörer gefahren ist, werden in ihrer Frische und Anschaulichkeit den Beifall weiter Leserkreise finden. Sie bieten vortreffliche Eindrücke von den schwierigen Aufgaben und hohen Leistungen der leichten Seestreitkräfte und vom Kampfgeist und Siegeswillen der Zerstörerbesatzungen. Viele vorzügliche Bilder auf Kunstdrucktafeln ergänzen den fesselnden textlichen Inhalt des neuen ausgezeichneten Buches.

Deutsche Zerstörer versenkten in der Barentssee . . .

Bilder vom Einsatz der 6. Zerstörer-Flottille im Nordmeer im Jahre 1941. Mit über 100 Abbildungen auf Kunstdrucktafeln und Textzeichnungen. 80 Seiten. 1943. Kartoniert 2,— RM.

Das sehr ansprechend ausgestattete Heft schildert in Wort und Bild aufs anschaulichste Wesen, Zweck und Tätigkeit der Zerstörerwaffe im allgemeinen und Aufgaben, Kriegsfahrten und Eindrücke vom Einsatz einer Zerstörerflottille im Nordmeer im besonderen. Zahlreiche ausgezeichnete Bildaufnahmen führen den Leser und Beschauer über das Meer in Sturm und Stille, in die Fjorde und Stützpunkte, zu Land und Leuten, gegen den Feind und in den Kampf, zu den Leistungen und Erlebnissen der Besatzungen.

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN

k

CHRISTIANSEN